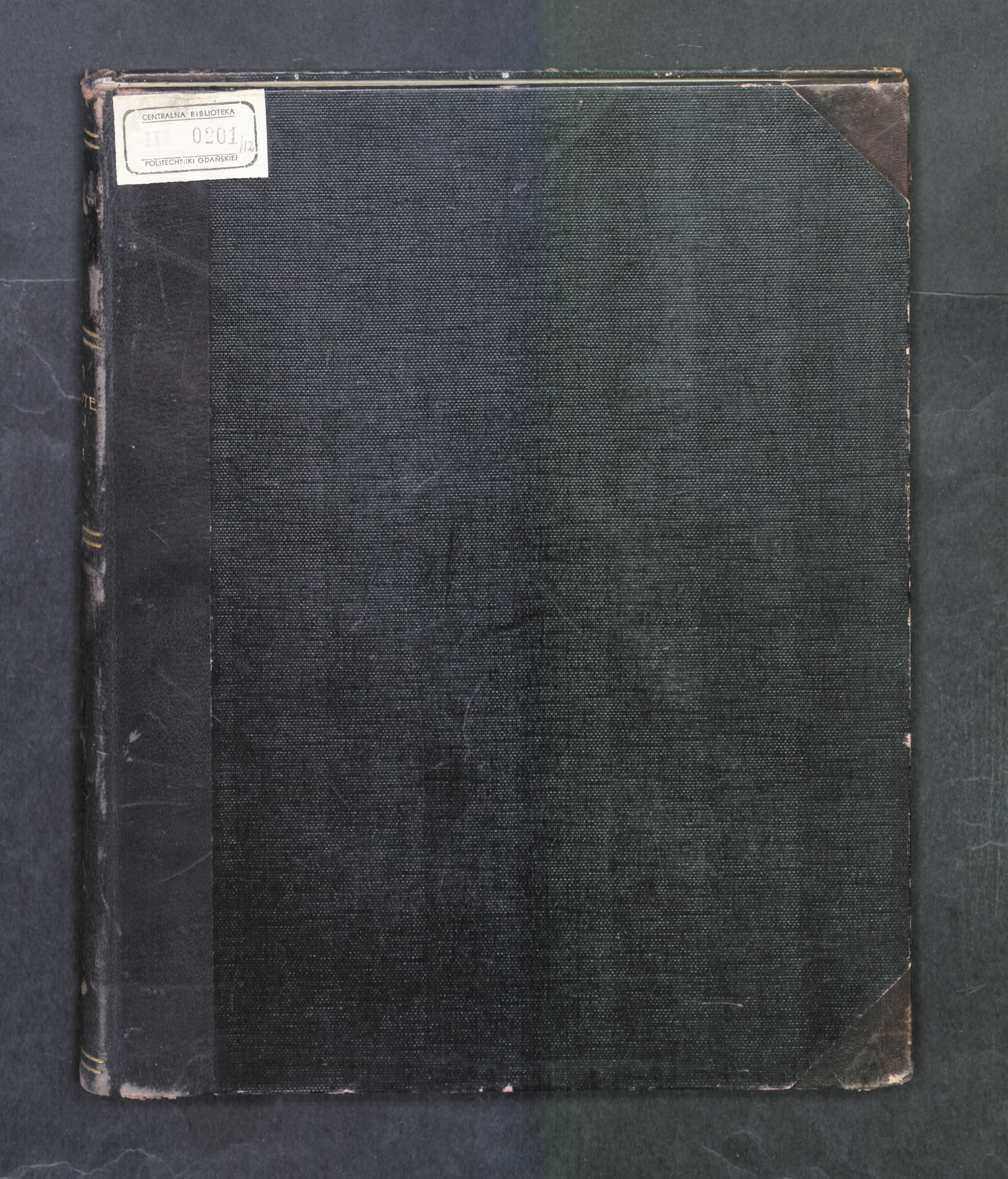
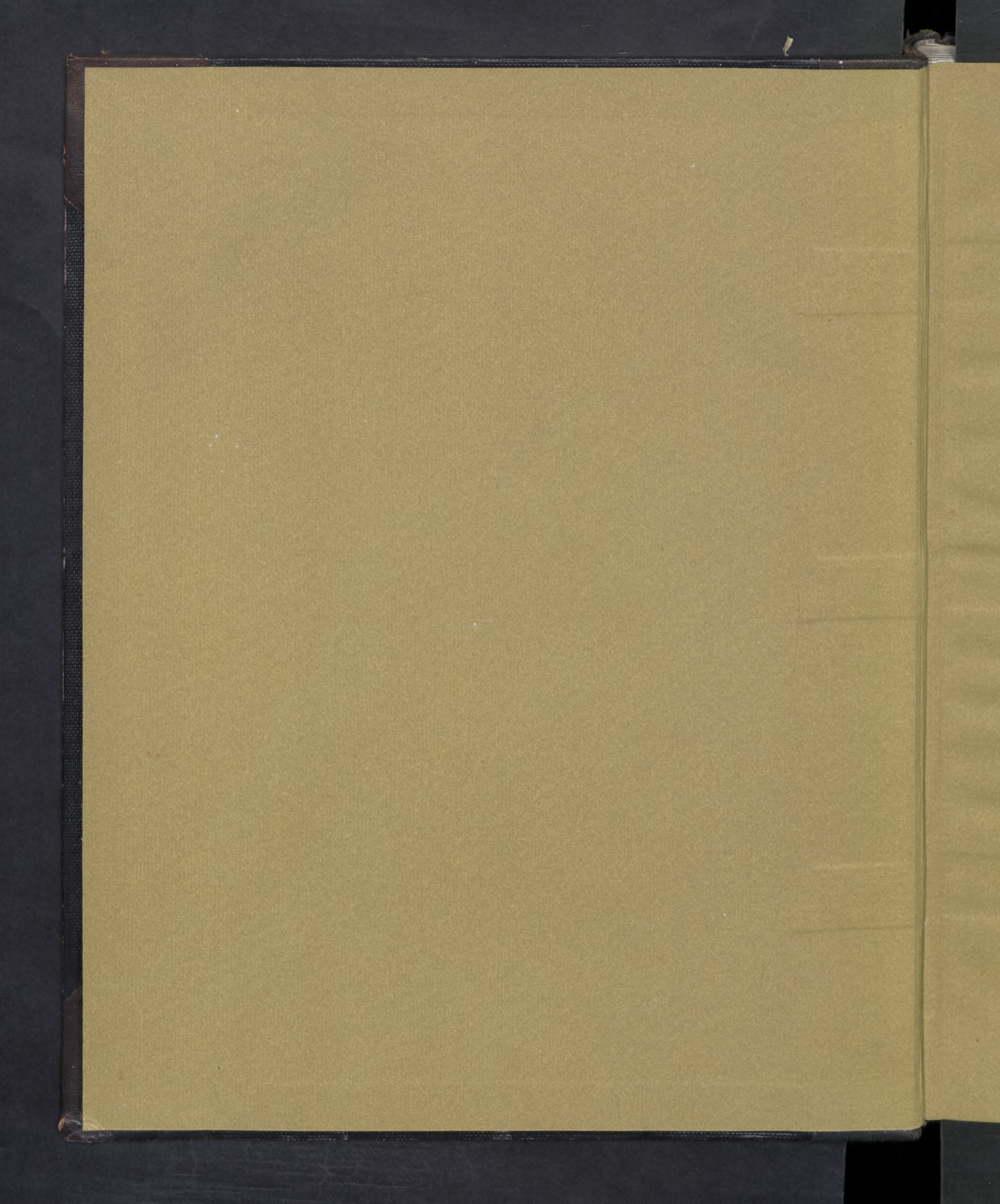
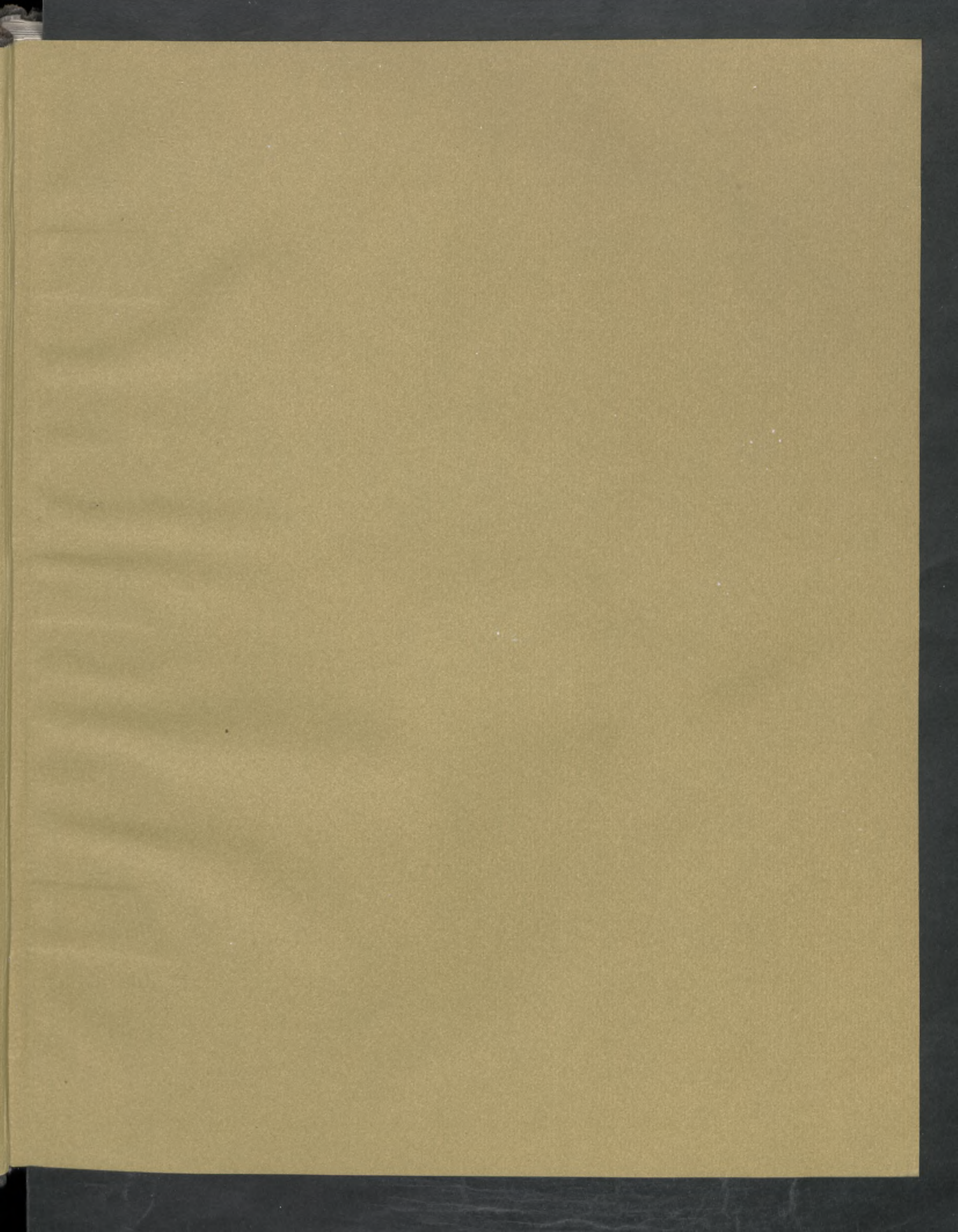
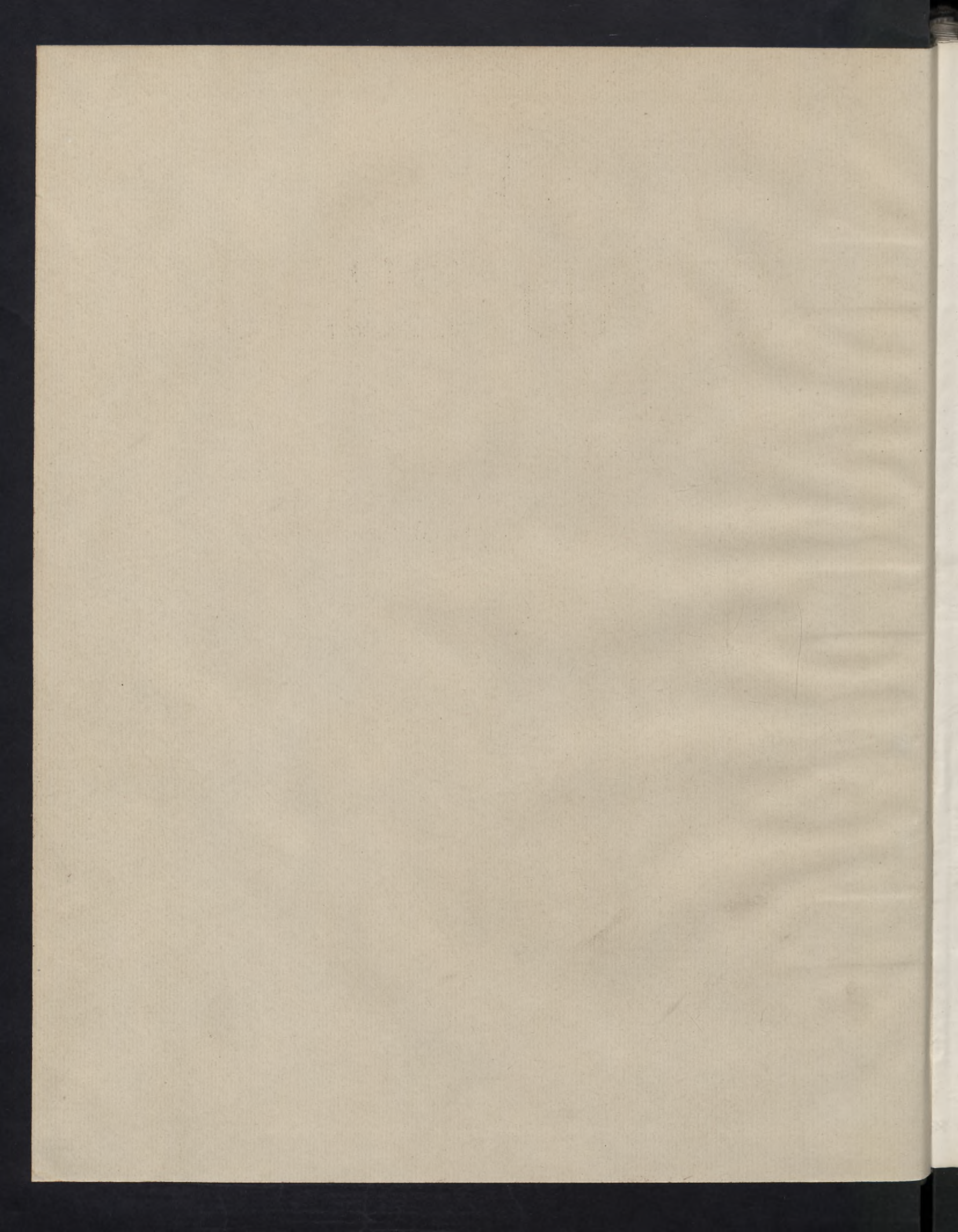

CENTRALNA BIBLIOTEKA
III 0201/12
POLITECHNIKI GDAŃSKIEJ


DER
STÄDTE
BAU
1915









DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN

BEGRÜNDET

VON

THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE
BERLIN WIEN

ZWÖLFTER JAHRGANG

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G.
BERLIN W 8, MARKGRAFENSTRASSE 31
1915



Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg.

INHALTS-VERZEICHNIS.

I. TEXT-BEITRÄGE.

II. MITTEILUNGEN.

III. CHRONIK.

IV. AUSGESCHRIEBENE WETTBEWERBE.

V. ENTSCHIEDENE WETTBEWERBE.

VI. NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Neue Bücher.

Bücherschau.

VERZEICHNIS DER TAFELN.

MITARBEITER.

Arendt, Gelsenkirchen, S. 53.
v. Berlepsch-Valendàs, H. E., München, S. 63, Taf. 35, 36, 37. Blockmann, August. Magdeburg, Taf. 58, 59. Boegl, Erfurt, S. 103. Bruns, Oskar, Braunschweig Taf. 28. Brünner, M. A. R., Berlin, S. 41, Taf. 20. Bulling, Theodor, Berlin-Friedenau, Taf. 38. Bußmann, L., Schwelm, S. 87, Taf. 49, 50.
Daiber, Alfred, Neukölln, Taf. 40. Duvigneau, Johannes, Magdeburg, Taf. 54, 55.
Ehlgötz, D.-I., Mannheim, S. 117. Eisler, Max, Wien, S. 65, 85.
Fischer, W., Magdeburg, Taf. 54, 55. Former, Königsberg i. Pr., S. 70, Taf. 43, 44, 46.
Goecke, Theodor, Berlin, S. 1, 3, 22, 26, 39, 43, 45, 69, 81, 108, 113; Taf. 23, 24, 25, 26, 27. Gomring, C., Graudenz, S. 5. Groß, Henry, Charlottenburg, Taf. 39. Gull, Zürich, Taf. 17, 18, 19. Gurlitt, Cornelius, Dresden, S. 79.
Hammer, B,, Widzim, S. 9, Abb. 6, Taf. 1. Hansen, P. A., München, S. 63, Taf. 35, 36, 37. Häuseler, F., Konstantinopel-Skutari, S. 36. Häuselmann, J. F., Stuttgart, S. 29, Taf. 16. Heckner, Aschersleben, S. 91, Taf. 52, 53. Heinrich, Max, Berlin-Friedenau, Taf. 66, 67. Holtz, Freiburg i. Br., Taf. 68, 69. Höpffner, Oskar, Magdeburg, Taf. 57.
Israel, Max, Berlin - Wilmersdorf, Taf. 38. Jahn, Gustav, Wien, Abbildung 1 - 2, Taf. 48.
Kalbfus, Altona, S. 61. Knoch, A., Hannover, Waldhausen, S. 24, Taf. 14.
Lilienthal, Gustav, Berlin-Lichterfelde-W, S. 92, 100.
Maasz, Harry, Lübeck, S. 57, 101, Taf. 31/32, 33/44, 60, 61. Mundscheidt, Ewald, Bielefeld, S. 11, Taf. 2, 3.
Peteri, W. B., Soerbaya, Niederl. Ostindien, S. 48. Peters, Magdeburg, S. 97.
Rasch, Edgar, Leipzig-Lindenau, S. 117. Reuter, Fr. H., Dresden, S. 88.
Stapff, F., Magdeburg, Taf. 54, 55. Steinbrucker, Franz, Berlin-Friedenau S. 114. Taf. 21/22. Scheibe, Werner, Hamburg, S. 13, Taf. 4, 5, 6, 7. Schmeitzner, R., Probstdeuben, S. 75. Schmidkunz, Hans, Berlin-Halensee, S. 64. Schmidt, F., Meran, S. 105. Schönfelder, L., Düsseldorf, S. 17, Taf. 8, 9/10, 11, 12/13.
Wolf, Paul, Hannover, S. 53. Worm, Maximilian, Magdeburg, Taf. 54, 56.
Zemter, Hermann, Magdeburg, Taf. 58. Zollinger, Fritz, Neukölln, Taf. 40.

12. Jahrgang 1915 1. Heft



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

ZUR EINLEITUNG: WÜNSCHE FÜR DEN DEUTSCHEN STÄDTEBAU.

In harter Zeit tritt unsere Zeitschrift den zwölften Jahrgang an. Maschinengewehre und 42 cm weite Mörser bestimmen schon seit mehr denn vier Monaten über das Dasein vieler Menschen und ihrer Wohnungen, der Kirchen und Städte. Viel Land ist verwüstet in Elsaß-Lothringen, in Belgien, in Ostpreußen.

Der Krieg hat gezeigt, daß feste Wehrmauern noch nicht in dem Maße, wie wir wohl dachten, ihre Bedeutung verloren haben; wir werden also in Znkunft wohl auch wieder Festungen zu bauen haben, wenn auch vielleicht etwas anders geartete als bisher. Doch bleibt dies zunächst Aufgabe der Kriegsbaukunst, denn heutzutage ist der die Stadtanlage schaffende Baumeister nicht mehr zugleich Kriegsbaumeister wie früher: er hat die Befestigung des Waffenplatzes als eine für ihn fest gegebene Voraussetzung hinzunehmen, seinem Stadtplane so einzuverleiben, daß Entwicklungsmöglichkeiten nicht mehr als gerade notwendig gestört werden.

Wichtiger und umfangreicher ist deshalb für ihn der Wiederaufbau zerstörter Wohnstätten in Stadt und Land. Schwerlich werden aber überall die Städte genau so wieder erstehen, wie sie waren, nicht einmal alle Dörfer, denn die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse sind seit ihrer Gründung andere geworden, die gesundheitlichen Anforderungen hinzugekommen, so daß jetzt die Gelegenheit gegeben ist, den Wiederaufbau den veränderten praktischen Zwecken entsprechend zu gestalten. Es fragt sich sogar, ob bei dem unwiderstehlichen Zuge der Bevölkerung zur Stadt, Dörfer im alten Sinne durchweg noch dieselbe Daseinsberechtigung haben. Auf dem Lande sind die Menschen nur festzuhalten, wenn ihnen etwas mehr an Lebensfreude, geistiger Anregung geboten wird als in den Zeiten, wo die Kirche allein die Vermittlerin und Hüterin kultureller Güter war. Neben die vorhandenen

Landstädte könnten deshalb wohl auch neue Siedelungen treten im Sinne der so oft mißverstandenen Gartenstädte, die ländlichen Bedürfnissen und städtischen Darbietungen zugleich gerecht werden.

Mit dieser Frage hat sich u. a. der im Siedelungswesen des Ostens erfahrene Architekt B. Hammer unter der Bezeichnung „Moderne Stadtgründung“ beschäftigt. Ob es zu einer derartigen Lösung einmal kommen wird, mag dahingestellt bleiben — jedenfalls wird dem Studium dieser Frage Aufmerksamkeit zu schenken sein. Eine wesentliche Rolle spielt dabei der jedem Städtebau heute zugrunde liegende Kleinwohnungsbau, über den im folgenden unser Herausgeber sich ausläßt, ferner der Heimatschutz mit seiner Einwirkung auf die Gestaltung der Fluchtlinien in alten Städten — vgl. den Aufsatz und die Pläne von Ewald Munscheid — endlich die oft versteckten Feinheiten in der Anlage der Dörfer von Dr.-Ing. Scheibe. Verlag und Schriftleitung werden bemüht sein, auf diesem Wege auch mit zum Gelingen des großen Werkes beizutragen.

Viele Anfragen nach dem Stande der Dinge in Ostpreußen, viele Anerbieten, sich mehr oder weniger uneigennützig dort zu betätigen, viele Vorschläge über die zum Wiederaufbau einzuschlagenden Wege usw. sind der Schriftleitung zugegangen. Was läßt sich im Augenblick dazu sagen? Die Kriegsfackel loht noch weiter — einstweilige Unterkunft ist den Abgebrannten beschafft. An den Wiederaufbau kann erst gedacht werden, wenn alle Gefahr vorbei ist.

Doch der Wiederaufbau kann und soll vorbereitet werden. Im Vergleich zu den umfangreicheren Wiederherstellungen der größeren und reicheren Städte Belgiens werden die städtebaulichen Aufgaben in Ostpreußen wohl sehr viel bescheidener ausfallen. Die Städte sind dort meist nur klein, nach einem einfachen Grundrißschema angelegt. Im wesentlichen wird es sich also um Verbesserungen, hier und da auch um Erweiterungen zur Ansiedelung von Kriegsinvaliden oder für eine zaghaft sich einfindende Industrie handeln. Pflasterstraßen wird man nach Möglichkeit beibehalten, wie auch die Einwohner im allgemeinen die alten Grundstücke wieder bebauen werden, zumal fast überall die Grundmauern, oft auch noch aufgehende Mauern, Giebel, Schornsteine erhalten sind, endlich aus wirtschaftlichen Gründen die frühere Lage von Wert ist. Trotzdem wird sich manches zweckmäßiger und zugleich schöner gestalten lassen.

Das erste ist wie stets die Feststellung des Tatbestandes, des Zerstörten und Wiederverwendbaren, des Stehengebliebenen und Neuherzustellenden. Dazu werden Vermessungen notwendig, Berichtigungen und Ergänzungen der etwa vorhandenen Karten, insbesondere auch der Katasterkarten, die nicht ohne weiteres für die Aufstellung von Bebauungsplänen geeignet sind. Es fehlen darin fast immer die Baumreihen an den Straßen, lebende Hecken, Grabensohlen und Dammkronen, einzelne Gebüsche und schöne Bäume, Brunnen und Denkmäler. Eine Neuvermessung der Höhen ist fast allemal notwendig, schon mit Rücksicht auf eine einfache, zweckentsprechende Entwässerung, aber auch im Hinblick auf eine dem Gelände folgende Blockteilung und Straßenführung. Die nächste Arbeit fiele also dem Landmesser zu und könnte zum größten Teil sofort in Angriff genommen werden.

Sind die Unterlagen beisammen, so würde auch die Entwurfsarbeit des Städtebauers nach örtlicher Besichtigung im Einvernehmen mit der Gemeinde einsetzen können. Wird aber schon die Vermessungsarbeit von städtebaulichen Gesichtspunkten aus zu leiten sein, so erst recht die Entwurfsarbeit von einer die wirtschaftlichen, sozialen und gesundheitlichen Anforderungen zusammenfassenden Stelle aus. Die Organisation der Arbeit bedarf also eines Mittelpunktes. Ein solcher ist, Zeitungsnachrichten zufolge, in der Kriegshilfskommission in Königsberg i. Pr. geschaffen. An Sachverständigen sollen ihr der Provinzialkonservator für Ostpreußen und der Städtische Tiefbaurat von Königsberg beigegeben sein. Beide sind willkommen, als Sondersachverständige für Denkmalpflege und Heimatschutz bzw. für den Straßenbau und die technisch-gesundheitlichen Einrichtungen. Wo bleibt aber der eigentliche Städtebauer als Mitglied der Kommission und zugleich als Haupt eines der Kommission anzugliedernden Städtebauamtes, das die allgemeinen Richtlinien für Bebauung und Verkehr zu geben, die Aufgaben für jede einzelne Gemeinde abzugrenzen, die Arbeiten an verschiedene Mitarbeiter zu verteilen, die Vermessungspläne und Ortsbauentwürfe nachzuprüfen hat. Die eine oder andere Einzelaufgabe mag er vielleicht auch selber lösen, damit er nicht aus der Übung kommt und nicht den Maßstab für die Beurteilung der Arbeiten anderer verliert — in der Hauptsache aber sollte er Leiter der technischen Arbeit, sachverständiger Ratgeber den Mitarbeitern und unparteiischer Gutachter der Kommission sein.

Die Arbeit für die einzelnen Gemeinden wird dann tüchtigen Städtebauern als individuelle Leistung zu übertragen sein, und zwar der Bebauungsplan einschließlich der Bauordnung, soweit diese mit Rücksicht auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse über die allgemeinen Bestimmungen der Polizeiverordnung hinaus besonderen Bedürfnissen zu entsprechen hat. Als Muster mag daher auf die Veröffentlichung in No. 1 des vorigen Jahrganges „Zum Baulinienplan für Reutte“ von Professor Otto Lasne in München verwiesen sein. Aus diesem Grunde wird dem vorgeschlagenen Amte auch die Nachprüfung der geltenden Bauordnungen aufzuerlegen sein, um die für den Einzelfall notwendige Freiheit gewährleisten zu können, namentlich in bezug auf die Einteilung in Geschäfts- und Wohnviertel, u. a. auch Industriegebiete, in Verkehrsstraßen und Wohnstraßen usw., denn ohne Beigabe eines derartigen Planes kann eine Staffelbauordnung gründlich daneben hauen.

An geeigneten Kräften für derartige Aufgaben fehlt es heute nicht; insbesondere sind auch solche aus Ostpreußen gebürtige und mit den dortigen Verhältnissen bekannte zur Genüge vorhanden.

Endlich werden die Ortsbaupläne durch Haustypen verschiedener Art, für Wohnzwecke und Geschäftszwecke zu

ergänzen sein, wodurch von vornherein eine gewisse Einheitlichkeit in der Bebauung ganzer Straßenzüge angebahnt werden könnte. Das Städtebauamt wird also auch Bauberatungsstelle sein müssen, an die nach Bedarf und Vermögen örtliche Beratungsstellen anzugliedern wären.

Es versteht sich wohl von selbst, daß dem Leiter eines derartigen Amtes eine angemessene Stellung z. B. als Baudirektor gegeben werden müßte. Praktische Erfahrung auf dem weitverzweigten Gebiete des Siedelungswesens wäre eine unerläßliche Voraussetzung für die Übernahme der Stelle, die namentlich auch mit Rücksicht auf die große damit verbundene Arbeitslast und Verantwortlichkeit eine entsprechende Besoldung bieten müßte. Andererseits wäre ihr eine weitgehende Bewegungsfreiheit zuzugestehen, auch den Gemeinden gegenüber, denen ja aus dem Staatssäckel geholfen werden soll.*)

Im übrigen werden die so beschafften Entwürfe nach ihrer Annahme durch die Kommission wohl den üblichen Weg weiter zu gehen haben bis zu ihrer gesetzlichen Feststellung, wobei aber wieder dafür gesorgt werden müßte, daß die Zuständigkeitsverhältnisse der beteiligten Behörden keine Weiterungen herbeiführen, u. a. also durch Gesetz eingeschränkt oder aufgehoben werden. Vielleicht könnte dann aus dieser Hilfseinrichtung aber auch eine ständige werden, so daß, was bisher in Friedenszeiten schon vielfach vermißt worden ist, jede Provinz eine sachverständige Stelle zur Beschaffung und Nachprüfung von Bebauungsplänen für alle sie darum angehenden Gemeinden erhalten würde. Des weiteren wird auf den Aufsatz des Regierungsbaumeisters C. Gomringer in dieser Nummer verwiesen.

T. G.

*) Nachträglich — die vorstehend abgedruckten Zeilen sind schon zu Anfang November geschrieben worden — wird bekannt, daß dem Oberpräsidenten der Provinz der gewünschte Städtebauer in der Person des Geh. Baurats Fischer aus Posen beigeordnet sein soll, der aus seiner umfangreichen Tätigkeit bei der Ansiedelungs-Kommission reiche Erfahrungen für das Amt mit sich bringt. D. S.

DER KLEINWOHNUNGSBAU DIE GRUNDLAGE DES STÄDTEBAUES.

AUS EINEM VORTRAGE, GEHALTEN AM 31. JULI 1914 IN KÖLN (RHEIN) IN DER GENERALVERSAMMLUNG DES RHEINISCHEN VEREINS FÜR KLEINWOHNUNGSWESEN.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Die kleine Wohnung ist, sei es im Einfamilienhause, sei es im Mehrfamilienhause, die sich in Reihen aneinander setzende oder in Stockwerken übereinander türmende bauliche Einheit des die Wohnsiedelungen unserer Zeit bildenden Baublocks. Reichlich drei Viertel bis vier Fünftel sämtlicher Wohnungen sind Kleinwohnungen, und von dem letzten Viertel bzw. Fünftel auch nur höchstens ein Drittel größere Wohnungen. Davon ist bei der Wohnungsherstellung auszugehen und demgemäß die Blockteilung des Stadtplans zu entwerfen.

Von ähnlichen Erwägungen ist man bei der Anlage der Städte von jeher geleitet worden; nur war die Betätigung und Schichtung der städtischen Bevölkerung eine andere, im Wandel der Zeiten veränderte — Städtebau und Kleinwohnungsbau stehen in enger Wechselwirkung zueinander. Mehr als drei Viertel unseres Städtebaus ist also Kleinwohnungsbau. Es war ein bedrohliches Zeichen der Zeit, daß die Wohnungsnot vor dem Kriege wieder an die Tore der Städte pochte, ein Zeichen dafür, daß es nicht genügt, hie und da einmal einen Wohnblock für Arbeiter auszugestalten. Die gemeinnützige Bautätigkeit wie die des Arbeitgebers allein kann nicht dem Mangel an Kleinwohnungen abhelfen und wird es voraussichtlich auch niemals tun können — der größte Teil von Kleinwohnungen wird nach wie vor der privaten Bautätigkeit zufallen. Wie soll diese aber die Aufgabe anpacken, wenn ihr der Bebauungsplan keine Handhabe dazu bietet? Die Stadt muß sich organisch auf den Kleinwohnungsbau aufbauen in der Einsicht, daß moderne Städte Arbeiterstädte sind.

Diese braucht Miets- wie Eigenhäuser, Stockwerks- wie Einfamilienhäuser, also Wohnungen in höherer und flacher Bauweise je nach dem Bedürfnis — Stadthäuser wie Vororthäuser, um nicht zu sagen: Landhäuser, was zu anspruchsvoll klänge, jedenfalls auch ländliche Häuser, wobei die Stadt- und Stockwerkshäuser strengeren Anforderungen zu genügen, die ländlichen und Einfamilienhäuser auf Erleichterungen zu rechnen hätten, auch in gesundheitlicher Hinsicht. All dem muß der Bebauungsplan gerecht werden, dieser also nach wirtschaftlichen und sozialen Gesichtspunkten aufgestellt werden, die insbesondere auch dem privaten Unternehmer bei Erbauung von Kleinwohnungen ein angemessenes Auskommen gewährleisten.

Der Entwurf des preußischen Wohnungsgesetzes gibt insofern einen Fortschritt in der Erkenntnis dessen, was uns im Städtebau nottut, Ausdruck, als er in der Absicht, das Gesetz über die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1875 zu ergänzen, die Festsetzung von Fluchtlinien mit Rücksicht auf das Wohnungsbedürfnis als eine öffentliche Wohlfahrtsangelegenheit erklärt. Zur Befriedigung des Wohnungsbedürfnisses sind danach in ausgiebiger Zahl und Größe Gartenanlagen, Spiel- und Erholungsplätze, für Wohnzwecke Baublöcke von angemessener Tiefe und Straßen von geringerer Breite entsprechend dem verschiedenartigen Wohnungsbedürfnisse zu schaffen und durch die Festsetzung von Fluchtlinien Baugelände entsprechend dem Wohnungsbedürfnisse der Bevölkerung zu erschließen. Der Städtebaukünstler mag es mit der Selbstverwaltung der Gemeinden bedauern, daß zur Erreichung dieses Zieles der Ortspolizeibehörde eine verstärkte Einwirkung auf die Festsetzung von Fluchtlinien eingeräumt und damit der schon oft beklagte Mangel der Einheitlichkeit in der Ausgestaltung unserer

Städte verschärft wird — das eine wird er aber zugeben müssen, daß in diesem Gesetze zum ersten Male in Preußen vom Gesetzgeber die Unterscheidung von Verkehrsstraßen und Wohnstraßen anerkannt wird. Dies ist ein Erfolg, dessen wir uns freuen wollen, denn damit wird die Möglichkeit gegeben, vom bisher gewohnten Schema des Straßennetzes grundsätzlich loszukommen.

Zwar hat dieses Schema wohl auch zwischen Verkehrsstraßen und Wohnstraßen unterschieden — doch nur vermeintlichen Wohnstraßen, die ganz nach dem Vorbilde der Verkehrsstraßen angelegt wurden und deshalb jeden Augenblick zu Verkehrsstraßen werden konnten und oft genug geworden sind. Wir aber verstehen mit dem Wohnungsgesetz unter Wohnstraßen etwas anderes.

Als ich in Heft 1 der „Preußischen Jahrbücher" vom Jahre 1893 auf Anregung des Professors Dr. Rud. Eberstadt an dem Beispiele eines großstädtischen Baublocks mit breiten und der Straßenbreite entsprechend hoch zu bebauenden Randstraßen, die dem Verkehre dienen, zeigte, wie das Innere des Blocks sich durch allmählich schmaler werdende Wohnstraßen und niedriger werdende Bebauung für Wohnzwecke aufteilen ließe, wurde noch auf der im Jahre darauf tagenden Versammlung des Deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege zu Magdeburg einschränkend gesagt, daß das kleine Haus an breiter, d. h. durch Baumreihen und Vorgärten verbreiteter, Straße schöner und noch hygienischer sei, als wenn es unmittelbar an möglichst schmaler Straße liege. Sicherlich — doch fragt es sich, ob und inwieweit dies überall durchführbar ist, um das Einfamilienhaus wieder zu Ehren zu bringen. Heute sind die Ansichten über die Wohnstraße geklärtere. Die Breite der Wohnstraße hängt in erster Linie von der Höhe der Bebauung ab und, da wir nicht nur kleine Häuser, sondern auch Kleinwohnungen in großen Häusern aus mancherlei Gründen gezwungen sind zu bauen, so gibt die Breite der Straße noch kein ausschließliches Merkmal der Wohnstraße ab — diese wird im allgemeinen nur schmaler sein können als die Verkehrsstraße. Was der Wohnstraße aber erst ihre Eigenart gibt, ist die Forderung, daß sie sich nicht auf allzu große Länge erstrecken, und daß sie vor allen Dingen keinen abkürzenden Weg zwischen zwei Verkehrsstraßen, also keine Durchgangsmöglichkeit bieten soll.

Eberstadt hat in seinem neuesten Buche über den Städtebau und das Wohnungswesen in Holland auf das Buch des Renaissance-Architekten Leo Battista Alberti vom Jahre 1450 hingewiesen, in dem neben den breiten und durchgehenden Straßen, die nach einem öffentlichen Gebäude, der Kirche, dem Rathause führen und sich platzartig erweitern mögen, kleinere Gassen, die aus den großen Hauptstraßen abzweigen, als notwendig erklärt werden, die keine große Längenausdehnung haben, vielmehr nur bis zur nächsten Hauptstraße reichen, die keinen öffentlichen und ungehinderten Weg darstellen sollen, sondern zur Aufgabe haben, dem anstoßenden Grundstücke einen besseren Zugang und eine reichlichere Lichtzufuhr zu gewähren. Es sind die Aufteilungs- und Hofgassen, deren Bedeutung für die mittelalterliche Stadt wir aus deren Entwicklungsgeschichte kennen.

Ein- und beiderseitig bebaubare Hofgänge, Sackgassen, Wohnhöfe mit offenen Zuwegen oder überbauten Durchgängen von der Straße her bieten heute wie damals die Möglichkeit, billiges Hinterland für den Kleinwohnungsbau nutzbar zu machen. Wird eine derartige Anlage bis zur nächsten Querstraße durchgeführt, so haben wir die Wohnstraße im modernen Sinne.

Über den Begriff der Wohnstraße sind wir uns also klar, und daß die Anlage solcher Straßen nun als im öffentlichen Interesse liegend angesehen werden darf, verdanken wir dem Wohnungsgesetze. Damit kann dem „Kultus der Straße" zu Leibe gegangen werden. Das ist von der allergrößten Bedeutung, besonders für den Kleinwohnungsbau, der jetzt leichter als bisher auch wieder zum Kleinhausbau werden kann.

Allerdings sind derartige Anlagen auch bisher schon möglich gewesen, doch nur unter besonders günstigen Umständen von Arbeitgebern, Stiftungen und Baugenossenschaften geschaffen worden, die eine größere Bodenfläche einheitlich bebauen. In Zukunft wird aber auch die Stadtgemeinde ihre Entstehung auf privatem Baugrunde, selbst wenn der Block sich nicht in einer Hand befindet, herbeiführen können. Auch das ist hier und da schon vorweggenommen, z. B. im fortschrittlichen Essen (Ruhr).

Nach dem Sprachgebrauche gibt es nun zweierlei Arten von Wohnhöfen. Der Wohnhof im älteren und eigentlichen Sinne entsteht durch eine Aufteilung des Blockinnern für eine niedrige Bebauung mit Hausgärten, so daß größere gemeinsame Spielplatz- und Erholungsanlagen anderwärts geschaffen werden müssen. Wohnhöfe werden neuerdings aber auch diejenigen Anlagen genannt, die das Blockinnere von jeder Verbauung freihalten und dafür Spielplatz- und Erholungsanlagen, ja öffentliche Gartenplatz- und Parkanlagen hineinverlegen — ich habe sie deshalb schon früher Innenanlagen genannt. In diesem Falle müssen die erwünschten Hausgärten nach außerhalb verlegt werden, was meist in der Form von sogenannten Laubenkolonien, Pacht- und Schrebergärten geschieht. Sehr weitläufige Innenanlagen können natürlich auch diese mit einschließen. Je weiter aber diese Innenanlagen werden, um so höher pflegt die Randbebauung auszufallen, d. h. die Wohndichtigkeit auf das Quadratmeter bebauter Fläche steigt.

Die wünschenswertere und dem Kleinhausbau zugute kommende Anlage ist zweifellos der Wohnhof älterer Art, dessen Bebauung eine aus höherer und flacher Bauweise gemischte zu sein pflegt. Dazu bedarf es freilich einer besonderen Bauordnung, wie sie neuerdings z. B. für ein ganzes Wohngebiet der Stadt Neukölln bei Berlin erlassen worden ist. In demselben Bebauungsgebiete ist danach neben der offenen Bauweise sowohl die Bebauung mit niedrigen Reihenhäusern in den Wohnstraßen, als auch eine drei- und viergeschossige Bebauung in den Verkehrsstraßen zulässig. Damit wird dem verschiedenen Wohnbedürfnisse wie der verschiedenartigen Bedeutung der Straße Rechnung getragen.

Hierin liegt der Reformgedanke, der eingehender Würdigung bedarf. Denn die großstädtische Innenanlage ist doch immer nur mehr Notbehelf, ebenso wie ein Teil der öffentlichen Grünanlagen nur die Folge der hohen Bebauung, als Gegenmittel gewissermaßen gegen die damit gesteigerte Wohndichtigkeit. Ist es aber nicht unnatürlich, erst einen hohen Häuserwall zu errichten und dann die eingewallte Fläche unverbaut zu lassen, bei einer hohen Bebauung also einen entsprechend höheren Prozentsatz an Freiflächen zu fordern?! Nur für diesen Fall ist die Festsetzung einer hinteren Fluchtlinie zu empfehlen, nicht allgemein.

Bei einer niedrigen Bebauung braucht man aber Frei-

flächen in diesem Umfange nicht, namentlich dann nicht, wenn Einfamilienhäuser mit angegliederten Hausgärten erbaut werden. Schon Camillo Sitte hat in einem Aufsatze „Großstadtgrün“ gesagt, daß die vom Wagenverkehr wenig heimgesuchten Stadtteile mit ihren ununterbrochen zusammenschließenden Baumpflanzungen, die Villen- und Cottageviertel zum „Sanitären Grün“ gehören.

Selbstverständlich brauchen wir daneben auch noch öffentliche Freiflächen; früher hat man in dieser Richtung sicherlich zu wenig getan. Jetzt aber ist der Ruf nach Freiflächen fast zum Schlagwort geworden, als ob davon allein das Heil der modernen Stadt abhänge.

Je flacher die Bauweise ist, je größer die Hausgärten sind, um so weniger sind öffentliche Freiflächen notwendig — abgesehen selbstverständlich von Parkanlagen, Wäldern usw. zur Erholung an Sonn- und Feiertagen. Das Maß an öffentlichen Freiflächen steht also im geraden Verhältnis zur Art der Bebauung. Beachtet man dieses Abhängigkeitsverhältnis, so wird man oft finden, daß bei flacher Bauweise nicht viel mehr Bebauungsgebiet notwendig ist als bei hoher Bauweise. Es ist dann lediglich eine Sache des praktischen Bedürfnisses, der Wohnsitte, des Geschmacks, ob man die eine oder andere Bauweise wählt. Erst von einer gewissen Grenze ab entscheidet der Bodenpreis, also die Wirtschaftlichkeit der Anlage.

Die Dorfgemeinde Steglitz bei Berlin von 80000 Einwohnern hat neuerdings für nicht weniger als 19 Baublöcke den Reihenhausbau zugelassen, und zwar nahe dem Stadtpark, wo bisher viergeschossige Miethäuser errichtet werden durften.

Ob die unter Artikel 2 vorgesehenen baupolizeilichen Vorschriften in das Wohnungsgesetz hineingehören, wird vielfach bezweifelt. In einem Aufsatze über preußisches Baupolizeirecht und die Notwendigkeit einer Landesbauordnung für Preußen in der Zeitschrift für Kommunalwissenschaft sagt Regierungsrat Otto Goldschmidt in Allenstein, daß damit der Bauordnung die Rechtsgrundlage für eine Aufgabe gegeben werde, die nicht von ihr, sondern vom Bebauungsplane zu lösen sei. Wenn der Entwurf ferner die Regelung der Fassadengestaltung durch die Bauordnung zuläßt, so wäre es zweckmäßiger gewesen, diese Bestimmung, soweit sie überhaupt erforderlich erscheint, als Ergänzung des Verunstaltungsgesetzes besonders zu bringen. Ich will mich in diesen Streit, soweit er verwaltungsrechtlicher Natur ist, nicht einmischen, stimme dem aber zu, daß, wie Goldschmidt sagt, Mißstände im Wohnungswesen nicht durch polizeiliche Beschränkungen, sondern durch Nachprüfung und entsprechende Umgestaltung der Bebauungspläne zu bekämpfen sind, denn Staffelbauordnungen können nur Hand in Hand mit Bebauungsplänen das Bauwesen der Gemeinde in die ihrer wirtschaftlichen Entwicklung und ihrem Wohnbedürfnisse entsprechende Bahnen lenken.

Grundriß und Aufbau der Stadt müssen in einer Hand liegen, wenn etwas Vollkommenes entstehen soll. Dazu eröffnet der § 4 des Verunstaltungsgesetzes die Möglichkeit, indem zu jedem einzelnen Bebauungsplan eines Geländeausschnittes, wie Landhausvierteln, Badeorten, Prachtstraßen und für Flächen, die diesen Begriffen verwandt sind, eine Planergänzung in Form eines Ortsstatutes erlassen werden kann, das zwingend den Aufbau im großen und ganzen enthält. Auch für noch nicht begonnenen und im Entstehen begriffenen Anbau gewisser Viertel ermöglicht dieser Paragraph Bestimmungen für Bauanlagen aus ästhetischen Gründen über das zulässige polizeiliche Maß hinaus. Erwünscht wäre es, ganz allgemein der Gemeinde das Recht zum Erlasse von Ortsstatuten in örtlicher Ergänzung der Bauordnung einzuräumen.

Von dem Rechte der Umlegung von Grundstücken sollte nur mit Vorsicht Gebrauch gemacht werden — denn grundsätzlich ist es erwünscht, überlieferte Grundstücksgrenzen und Wegeanlagen zu schonen. Das Umlegungsrecht gibt aber die Möglichkeit, reinen Tisch zu machen und damit den Dilettantismus in der Stadtplanung zu stärken, wodurch die Erfindungskraft in der Lösung eigenartiger Aufgaben unter dem Zwange gegebener Verhältnisse gelähmt würde. Nur da, wo es durchaus nicht anders geht, sollte das zweischneidige Recht angewendet werden, insbesondere also zugunsten des Kleinwohnungsbaus.

Endlich will das Wohnungsgesetz die oft schon schwer empfundene Lücke ausfüllen, die bisher die Beseitigung von Baumasken fast unmöglich machte. Das ist von Bedeutung für Straßendurchbrüche, die Sanierung verwahrloster Stadtteile. Der Gefahr, daß darunter der Charakter einer künstlerisch und geschichtlich wertvollen Altstadt leiden könnte, vermag ein Ortsstatut auf Grund des Verunstaltungsgesetzes zu verhüten.

(Schluß folgt.)

DER WIEDERAUFBAU DER ZERSTÖRTEN TEILE OSTPREUSSENS.

Von Regierungsbaumeister C. GOMRINGER, Graudenz.*)

Die Festsetzung der Fluchtlinienpläne, d. h. Bebauungspläne, vollzieht sich in Preußen nach dem Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 und ist Sache der Gemeinde. Die Bauordnung dagegen ist eine rein polizeiliche Maßregel, und die Baupolizei ist keine kommunale, sondern eine staatliche Einrichtung, auch wenn sie von einem Kommunalbeamten in staatlichem, jederzeit widerruflichem Auftrag gehandhabt wird. Es müssen daher bei dem Wiederaufbau der zerstörten Teile Ost- und Westpreußens die Staats- und Kommunalbehörden Hand in Hand arbeiten. Die Ausarbeitung der für den Wiederaufbau erforderlichen Grundlagen wird viel Zeit in Anspruch nehmen. Es ist daher mit diesen sehr erheblichen und grundlegenden Vorarbeiten möglichst bald zu beginnen. Sie können aber nur geschaffen werden unter Würdigung aller einschlägigen Gesichtspunkte, namentlich auch der örtlichen Verhältnisse. Ortsansässige Sachverständige sind deshalb zu hören. Jedenfalls aber darf die Ausarbeitung der Bebauungspläne und der Bauordnungen nur solchen Kräften anvertraut werden, die das gesamte Gebiet des Städtebaues, der Wissenschaft

*) Dieser Aufsatz wurde bereits im November 1914 geschrieben.

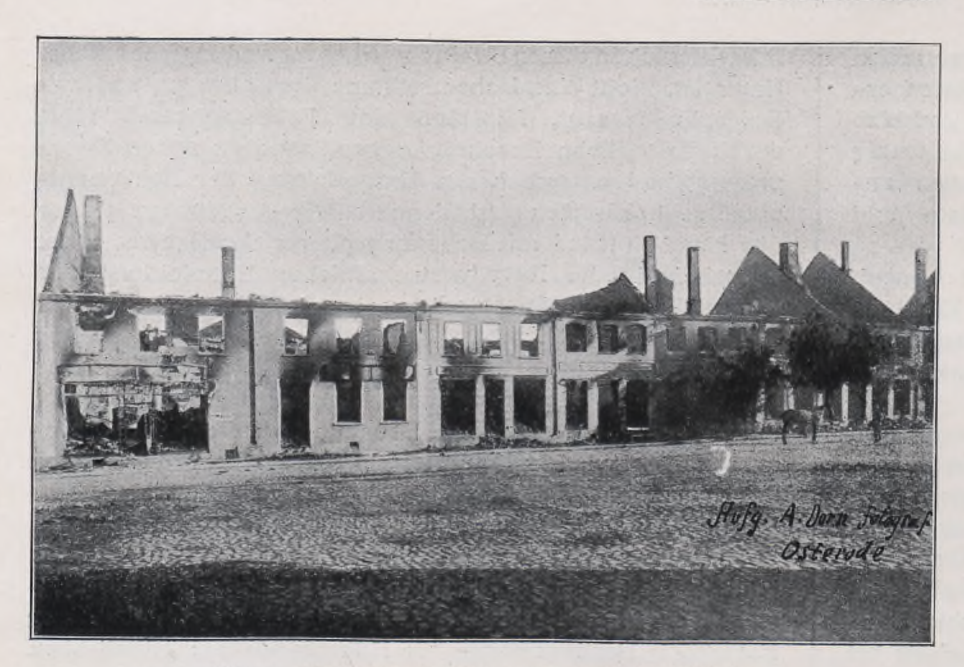


Abb. 1. Marktplatz in Hohenstein nach der Schlacht.

und Kunst zugleich ist, beherrschen und sich über die wirtschaftlichen, sozialen, gesundheitlichen und schönheitlichen Wirkungen ihrer städtebaulichen und baupolizeilichen Maßnahmen vollständig klar sind. Die Anschauungen auf städtebaulichem Gebiet werden gerade in Ostpreußen, wo die bauliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte nicht immer eine befriedigende genannt werden kann, nicht unberücksichtigt bleiben dürfen.

Wir leben im Zeitalter der Wirtschafts- und Sozialpolitik. Auch in den Bestrebungen des Städtebaues hat sich dies bemerkbar gemacht. Man hat erkannt, von welch einschneidender Bedeutung der Bebauungsplan und die Bauordnung in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht sind.

Das Baupolizeirecht gründet sich in Preußen auf das „Allgemeine Landrecht", nach welchem die Polizei die nötigen Anstalten zur Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung und zur Abwendung der der Öffentlichkeit drohenden Gefahren zu treffen hat. Wirtschaftliche, soziale und schönheitliche Rücksichten kannten daher die früheren baupolizeilichen Vorschriften nicht. Es wird erforderlich sein, auch diesen in den Bauordnungen für Ostpreußen Eingang zu verschaffen. Nach der volkswirtschaftlichen und sozialen Seite ist Zweck der Bauordnung der Ausgleich der Interessen des Bodenbesitzers, des Bauherrn, des Hausbesitzers und des Mieters. Bei den Bebauungsplänen — auch bei den früheren — spielten bereits wirtschaftliche und künstlerische Erwägungen eine Rolle. Das soziale Moment war noch nicht berücksichtigt. In künstlerischer Beziehung kennt aber das Fluchtliniengesetz von 1875 nur eine einzige Vorschrift, nämlich die, daß Verunstaltungen der Straßen und Plätze zu vermeiden sind. Diese Vorschrift genügt nicht. Es muß das Verunstaltungsgesetz vom 15. Juli 1907 zu Hilfe gezogen werden. Nach § 1 dieses Gesetzes ist die Genehmigung zu versagen, wenn Straßen oder Plätze der Ortschaft oder das Ortsbild „gröblich" verunstaltet werden. Nach § 4 können auch für neue Ortsteile besondere, über das sonst baupolizeilich zulässige Maß hinausgehende Anforderungen gestellt werden.

Die auf Grund des Verunstaltungsgesetzes aufgestellten Ortsstatute können aber nicht überall die gleichen sein. Sie werden sogar in derselben Stadt für verschiedene Stadtteile verschieden sein, denn die Eigenart der betreffenden Stadt oder des betreffenden Teils soll stets gewahrt bleiben.

Aber auch mit den so aufgestellten Ortsstatuten lassen sich die künstlerischen Forderungen nicht überall durchdrücken. Was eine „gröbliche" Verunstaltung ist, darüber wird man stets geteilter Ansicht sein können. Manches läßt sich aber auf dem Wege der Bauberatung, die ja seit ihrer Entstehung, namentlich im Westen Deutschlands, schöne Erfolge aufzuweisen hat, durch die Gewährung von Dispensen erreichen, weil der Vorteil eines solchen den Bauherrn nachgiebiger macht, als der Hinweis auf künstlerische Rücksichten.

Wenn jedoch die Allgemeinheit willig große Opfer für das schwer heimgesuchte Ostpreußen bringt, dann hat sie auch das Recht mitzureden. Das öffentliche Interesse verlangt es, daß kein schreiender Mißton die Harmonie der neu aus Schutt und Asche erstehenden Werke störe.

Wo gute Vorschläge und zweckdienliche Beratungen nichts fruchten, dürfte ein gelinder Druck am Platze sein. Ein sehr wirksames Zwangsmittel bilden die Geldzuschüsse. Die Gewährung dieser aus staatlichen Mitteln oder öffentlichen Sammlungen hervorgegangenen Beiträge kann sehr wohl an die Bedingung geknüpft werden, daß der Aufbau der Häuserzeilen nach einem einheitlichen Plan geschieht, daß die Gestaltung der einzelnen Bauten dem Schönheitsgefühl in befriedigender Weise Rechnung trägt. Damit haben wir bereits die finanzielle Seite des Wiederaufbaues berührt. Der Landtag hat vorerst 400 Millionen Mark genehmigt. Ein gesetzlicher Rechtsanspruch auf Schadenersatz besteht ja in den meisten Fällen nicht. Gleichwohl ist zu erwarten, daß ähnlich wie 1871 durch ein be-

Abb. 2. Allensteiner Straße in Hohenstein nach der Schlacht.

sonderes Gesetz volle Entschädigung für Mobilien und Immobilien gewährt wird. Durch diese Entschädigung und die Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln dürften die Kosten für den Wiederaufbau größtenteils gedeckt sein. Bei größeren Bauten in bevorzugter Lage sich befindlichen und daher reicher auszugestaltenden dürfte vielleicht eine Beleihung des Grundstücks möglich sein. Unter Umständen könnte die Gemeinde, als Geldgeberin auftreten.

Eines ist jedoch bei dem Wiederaufbau vorweg zu bedenken, nämlich daß die Arbeitslöhne und Baustoffpreise im Osten wesentlich höhere sind als im übrigen Deutschland. Der Unterschied dürfte bis zu 20% betragen. Die weite Bahnbeförderung verteuert die Baustoffe, und die Arbeiter, namentlich die tüchtigeren und geschulten unter ihnen, haben eine Abneigung gegen den Osten. Sie arbeiten lieber um geringeren Lohn in anderen Teilen Deutschland. Es ist auch nicht zu verkennen, daß die Lebenshaltung unter gleichen Verhältnissen — vielleicht mit alleiniger Ausnahme der Wohnungen — im Osten teurer ist als im Westen.

Zur Verbilligung der Baustoffe wäre zu erwägen, ob es in Ostpreußen nicht gelingen könnte — unter Umständen mit Unterstützung des Staates oder der Gemeinden — eine Gesellschaft zu gründen zur Errichtung einer Zementfabrik und einer Kalkbrennerei. Soviel mir bekannt ist, sollen sich in Ostpreußen abbaufähige Ton- und Kalklager befinden. Wasserkräfte stehen ebenfalls zur Verfügung. Kies ist auch in großen Mengen vorhanden, so daß es sich wohl ermöglichen ließe, eine Verbilligung der Baustoffe herbeizuführen.*)

Wie daraus hervorgeht, harren der Gemeinden große und vielseitige Bauaufgaben. Zu der Fürsorge, die sie im allgemeinen dem Wiederaufbau zuteil werden lassen müssen, kommt der Wiederaufbau ihrer eigenen zerstörten Gebäude. Dann wird mancherorts nötig sein, eine Straße zu verbreitern, die Einmündung einer solchen auf einen Platz oder die Kreuzung zweier Straßen schöner und zweckmäßiger auszubilden, eine neue für den Verkehr erforderliche Straße durchzubrechen oder einen allzu großen Baublock durch Einlegung einer neuen Straße wirtschaftlicher zu erschließen. Hier ist ein Platz auszugestalten, vielleicht mit einem Brunnen oder Denkmal zu schmücken, dort wird die Anlegung eines Spiel- und Schmuckplatzes erforderlich, an anderer Stelle ist eine im Straßenbild mitsprechende und daher architektonisch auszubildende Brücke notwendig. Für alle diese Aufgaben muß immer die beste städtebauliche Lösung gefunden werden. Es ist daher selbstverständlich, daß diese Kosten von der Allgemeinheit getragen werden und in erster Linie von denjenigen, denen solche Anlagen zugute kommen. Deshalb wird es nötig sein, die Anlieger, soweit diesen nachweisliche Vorteile erwachsen, auf Grund des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 heranzuziehen. Der § 9 dieses Gesetzes lautet: „Die Gemeinden können behufs Deckung der Kosten für Herstellung und Unterhaltung von Veranstaltungen, welche durch das öffentliche Interesse erfordert werden, von denjenigen Grundeigentümern und Gewerbetreibenden, denen hierdurch besondere wirtschaftliche Vorteile erwachsen, Beiträge zu den Kosten der Veranstaltungen erheben."



Abb. 3. Neidenburg nach dem Einbruch der Russen.

Damit sind die Richtlinien behandelt, die für den Wiederaufbau maßgebend sind und die wirtschaftlichen und rechtlichen Voraussetzungen erörtert. Wie wird sich nun im einzelnen die Neuaufführung der zerstörten Teile vollziehen?

In Ostpreußen handelt es sich nur um Klein- und Mittelstädte. Eigentliche, große Stadterweiterungen kommen nicht in Frage. Im Osten sind aber vielfach auch in den Klein- und Mittelstädten die Baublöcke derart mit Flügel- und Quergebäuden, die sogar die Höhe des Vordergebäudes haben dürfen, verbaut, daß man sich in einer Großstadt zu befinden glaubt. — In Graudenz z. B. dürfen acht Zehntel der Grundstücksfläche bebaut werden. — Das Wohnungswesen liegt sehr im argen. Hier gilt es also Wandel zu schaffen und eine Gesundung der Wohnungszustände anzustreben.



Abb. 4. Marktplatz in Neidenburg nach dem Einbruch der Russen.

*) Dies wäre in der waldreichen Provinz auch wohl durch eine weitherzige Wiederzulassung des Holzbaus möglich. D. S.



Abb. 5. Marktplatz in Soldau nach der Schlacht.

Ein allgemeines Wohnungsgesetz mit zwingender Wohnungsaufsicht ist noch nicht erlassen, sein Entwurf liegt zurzeit den gesetzgebenden Körperschaften vor. In den Bebauungsplänen muß daher, ohne die Wirtschaftlichkeit zu beeinträchtigen, durch richtiges Zuschneiden der Baublöcke, richtige Abmessung der Straßenbreiten, durch Festsetzung rückwärtiger Baufluchten, durch Einführung des Gruppenbaues einer allzu starken Verbauung vorgebeugt und eine weiträumige Bauweise gefördert werden. In gesundheitlicher Beziehung ist auf die Möglichkeit einer guten Durchlüftung der einzelnen Wohnungen und der Baublöcke Bedacht zu nehmen. Den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen und Verkehrsansprüchen ist ebenfalls Rechnung zu tragen. Die Bodenpreise sind zu berücksichtigen. An manchen Orten könnte den Bestrebungen der Bodenreform Eingang verschafft werden. Ob teilweise vom Erbbaurecht Gebrauch gemacht werden soll, ob Enteignung oder Umlegung erforderlich ist, wird das Studium der örtlichen Verhältnisse ergeben. Die Bauordnungen haben auf eine Verminderung der Wohndichtigkeit hinzuwirken. Sie haben derjenigen Hausform Vorschub zu leisten, die eine Besserung der Wohnungsverhältnisse gewährleistet. Die baupolizeilichen Vorschriften der Klein- und Mittelstädte des Ostens sind vielfach der Berliner Bauordnung entnommen, gedankenlos übertragen worden und stellen an sämtliche Hausformen und Straßen dieselben technischen Anforderungen. Was aber an einem Ort angebracht und gut ist, das ist am anderen verkehrt und schlecht. Aus den baupolizeilichen Bestimmungen für den Wiederaufbau müssen alle Maßnahmen verschwinden, die der Förderung des Kleinwohnungsbaues hinderlich sind. Hierher gehören vor allem die übertriebenen Anforderungen an Mauerstärken, Treppenbreiten, Treppenzahl und Stockwerkshöhe, die für die Mietkasernen am Platze sind, aber den Kleinwohnungsbau unnötigerweise verteuern. Warum sollen für Kleinwohnungshäuser nicht balkentragende Wände mit 25 cm — unter gewissen Bedingungen sogar mit 12 cm — Stärke, Treppenbreiten mit 80 cm und Stockwerkshöhen mit 2,50 m zugelassen werden? Wenn zugunsten der Volkswohlfahrt etwas erschwert werden soll, so ist es der Bau der Mietkaserne.

Zur Bewältigung aller dieser Vorarbeiten, deren Niederschlag zuletzt Bebauungsplan und Bauordnung bilden, ist es am zweckdienlichsten, Kommissionen zu bilden, in denen außer den Bevollmächtigten der Staats- und Gemeindebehörden, Baukünstler, Städtebauer, Volkswirtschaftler, Juristen und Mediziner vertreten sind. Es wird erforderlich sein, daß die benachbarten Kreise und Gemeinden sich gegenseitig unterstützen und ihre Kräfte zur Verfügung stellen. Jedenfalls läßt sich etwas Gutes und Vorbildliches nur unter tatkräftiger Mitwirkung der Staats- und Gemeindebehörden erreichen.

Den Vorarbeiten folgt dann die Ausführung der einzelnen Bauten. Manche Häuser sind nur leicht beschädigt oder nur teilweise zerstört. Sie können in kurzer Zeit auf den alten Grundmauern, die man überall, soweit es möglich ist, benutzen wird, in ihrer früheren Gestalt wiederhergestellt werden. Anders liegt der Fall da, wo ganze Häuserzeilen oder gar ganze Stadtviertel vernichtet wurden. Hier kommen andere Gesichtspunkte in Betracht, bei denen Engherzigkeit nicht angebracht wäre. Es wäre verkehrt, wollte man die vollständig zerstörten oder nicht wiederherstellbaren Baulichkeiten genau in ihrer früheren Form aufbauen. Dies würde falsch verstandene Heimatpflege sein. Im Kampfe wurde auch diese neue Zeit geboren, und die neuen Bedürfnisse fordern neue Formen. Nicht auf die möglichst getreue Nachahmung des Alten kommt es an, sondern auf die Schaffung von Neuem, das sich dem Alten gleichwertig und harmonisch zur Seite stellt. Das Neue muß also nicht nur für sich betrachtet gut sein, sondern muß gleichzeitig zu dem noch vorhandenen Alten passen. Die alten Formen können sehr wohl wieder verwendet werden, aber umgearbeitet, unserem heutigen Empfinden angepaßt, im Geiste unserer Zeit. Das Neue soll als Ausdruck der neuen Zeit das Gepräge deutscher Kultur des 20. Jahrhunderts tragen. Ein Mittel zur Erzielung einer harmonischen Angliederung des Neuen an das Alte ist außer den architektonischen Verhältnissen die Verwendung ortsüblicher und einheitlicher Baustoffe und heimischer Bauformen. Beim Wiederaufbau soll mit Recht Heimatschutz getrieben werden. Von den noch vorhandenen Teilen müssen die wertvollen Reste als Zeugen dieser großen Zeit erhalten bleiben. Aber nicht „restauriert", sondern als Ruinen; auch sie reden ihre Sprache. Zu erwägen wäre auch, ob man bei der Namengebung der Straßen nicht Erinnerungen an Begebenheiten aus diesem Kriege fortleben lassen will — Russengasse, Kanonenweg, Kosakenecke, Hindenburgplatz u. a. m. Auch die Anbringung der Jahreszahl 1914 an wichtigeren Gebäuden in unaufdringlicher Weise dürfte sich empfehlen. In No. 44 der „Bauwelt" wird die Anbringung von bildnerischem Schmuck — Bildnis des Kaisers, des Siegers, einer Siegestrophäe, Granate oder eines anderen Symbols — vorgeschlagen, ähnlich den Schlachtenszenen der alten Griechen im Giebelfeld ihrer Tempel. Die Anbringung solchen Schmuckes darf aber nicht zur Schablone werden oder in kleinlicher Weise geschehen. Marktware hat keinen künstlerischen Wert, und Miniaturreliefs an Bauten wirken komisch.

Besonders stark haben die Marktplätze gelitten; oft sind

zwei bis drei Seiten vollständig zerstört, wie in Soldau, Neidenburg und anderen Orten. Wo es sich um die Bebauung ganzer Plätze oder Straßenzüge oder um den Neubau wichtiger und größerer Bauten, wie Schlösser, Rathäuser, Kirchen handelt, dürfte sich die Ausschreibung eines Wettbewerbs empfehlen, der Abbildungen des alten Zustandes beizugeben wären.

Aber auch bei den kleineren Bauaufgaben muß den Anforderungen der Zweckmäßigkeit und des Schönheitsgefühls genügt werden. Sie alle sind Glieder eines großen Ganzen Der Entwurf solcher Bauten ist mehr Sache der einzelnen Baukünstler. Die Schaffung einer aus Sachverständigen zusammengesetzten Zentralstelle zur Begutachtung und Genehmigung und Verbesserung der Einzelentwürfe würde sich sehr empfehlen. Sie hätte zu prüfen, ob der beabsichtigte Bau dem vom Bebauungsplan angestrebten Ziele in jeder Hinsicht gerecht wird und die an ihn zu stellenden Forderungen erfüllt.

Für die Planung und den Aufbau der vielen einzelnen Bauten fehlt es in Ostpreußen an den erforderlichen, genügend geschulten Kräften. Die wenigen, wirklich tüchtigen Baukünstler werden zur Bewältigung der großen Zahl der Bauaufgaben nicht ausreichen. Im Osten lag bisher meistens die Entwurfsbearbeitung neben der Ausführung der Bauten in Händen von Bauunternehmern, Maurermeistern, Zimmermeistern, Tischlermeistern usw. Was dadurch geschaffen wurde, ist größtenteils sehr wenig erfreulich und widerspricht so sehr den Forderungen des Schönheitsgefühls und vielfach auch der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit, daß es nicht angängig ist, auf diesem Wege weiter zu wandeln. Die in den letzten Jahren auch im Osten im Aufkommen begriffenen und hier ganz besonders nötigen kommunalen Bauberatungsstellen haben zur Genüge mit dieser Art von „Baukunst" und ihren Erzeugnissen zu kämpfen. Es ist daher der Vorschlag gemacht worden, die Heranziehung und dauernde Niederlassung tüchtiger Architekten in Ostpreußen von Staatswegen zu fördern. Wenn einmal mit Hilfe der Regierung und der Gemeindebehörden die bauende Bevölkerung die Erfahrung gemacht hat, daß es besser fährt, wenn es die Entwurfsbearbeitung und Leitung des Baues einem tüchtigen Architekten überträgt, dann dürfte der zu erwartende Aufschwung auch letzteren eine dauernde Beschäftigung sichern, zum Wohle der Gemeinde und der Provinz, zum Wohle des Vaterlandes.

MODERNE STADTGRÜNDUNG.*)

Von B. HAMMER, Architekt, Widzim.

Die Aufgabe, für den Bevölkerungszuwachs fortwährend neue Daseinsmöglichkeiten zu schaffen und ihn wohnlich unterzubringen, wird heute durchgängig von den alten Gemeinden, vor allem von industriell stark entwickelten städtischen Gemeinwesen bewältigt, und zwar in einer Weise, die nicht ganz den berechtigten Anforderungen aller Volkskreise entspricht. Gerade die Städte, deren Bodenwert durch den Bevölkerungszustrom gewaltig gestiegen ist, deren Grundbesitzer durch den Wertzuwachs zu reichen Leuten geworden sind, zeigen auffällig das Nachteilige, daß ein kleiner Volksteil das Bedürfnis der Masse, die Not der Menge auszunutzen in der Lage ist. Gerade dieser Punkt wird viel zu wenig von denen gewürdigt, die sich die Aufklärung über die soziale Lage des Volkes zur Aufgabe gestellt haben. Auch diese sind befangen von der Meinung, daß nur die bestehenden städtischen Gemeinden die wirtschaftlichen Voraussetzungen für die Lebensstellung des werktätigen und handeltreibenden Teils der Bevölkerung gewähren. Diese Befangenheit ist die Binde vor den Augen, die verhindert, den richtigen Weg ausfindig zu machen, der uns aus den vielen Nöten unserer Zeit herauszuführen vermag.

Das ist der Leitgedanke gewesen, der mich veranlaßt hat, eine Lösung zu suchen, auf welche Weise am besten unserer Zeit gemäß für den Bevölkerungszuwachs gesorgt werden müßte, um eine Gesundung der Verhältnisse herbeizuführen. Ohne Zweifel sind die Bestrebungen der Bodenreformer zu billigen, die darauf hinauslaufen, den Wertzuwachs des Bodens der Gemeinde zu sichern, nur liegt es in der Natur der Sache, daß diejenigen, die bisher die Verhältnisse zu ihrem Vorteil auszunutzen in der Lage waren, den heftigsten Widerwillen gegen alles haben, was eine Änderung herbeiführen könnte. Es liegt daher nahe, um unnötigen Kampf zu vermeiden, die Wertzuwachsbildung dort der Gemeinde zu sichern, wo die Gegeninteressenten nicht sitzen: auf neuem Boden, der noch zu landwirtschaftlichem Wert gekauft werden kann.

Wir müssen neue Städte gründen, die natürlich nicht wie die Städte der mittelalterlichen Gründungszeiten Kleinstädte sein können. Die großartigen Verkehrsmittel, die nicht mehr wegzudenkende Weltwirtschaft, die Ansprüche der Bevölkerung an die Bildungsanstalten, Erholungsstätten, die gemeinnützige Fürsorge für Beleuchtung, Wasserversorgung, Krankenbehandlung usw. erweitern den Wirkungskreis der gewerblichen Tätigkeit und des Handels, sie verlangen die Verfügung über größere Kapitalkräfte und erzwingen zur Bildung des erforderlichen Wertzuwachses die Berücksichtigung größerer Menschenmassen. Sofern vorher die Größe einer neuen Stadt bestimmt ist, und der ganze Wertzuwachs des städtischen Gebietes in die Hände der Gesamtheit gelangt, können auch durch Gründung von Großstädten keine Mißstände erzeugt werden. Es werden im Gegenteil in diesem Fall so große Kapitalkräfte der Stadtgemeinde verliehen, daß das nur in wunderbarer Weise auf ihre einzelnen Glieder, auf alle Stadtbewohner zurückwirken kann. Sobald wir im Gründen von neuen Städten aus den tappenden Versuchen der ersten Zeit herauskommen, sobald wir städtebaulich und volkswirtschaftlich dies zukunftsreiche Gebiet menschlicher Tätigkeit beherrschen, wird der vielgeschmähte Kapitalismus sich die Krone aufs Haupt setzen und der Bevölkerung den Segen bringen, auf den sie bisher gewartet hat.

Es liegt nahe, zunächst die Gründung von kleineren

*) Vgl. dieserhalb auch die im Selbstverlage erschienene Schrift desselben Verfassers „Sozialismus oder Stadtgründung". Preis 1,50 Mk.

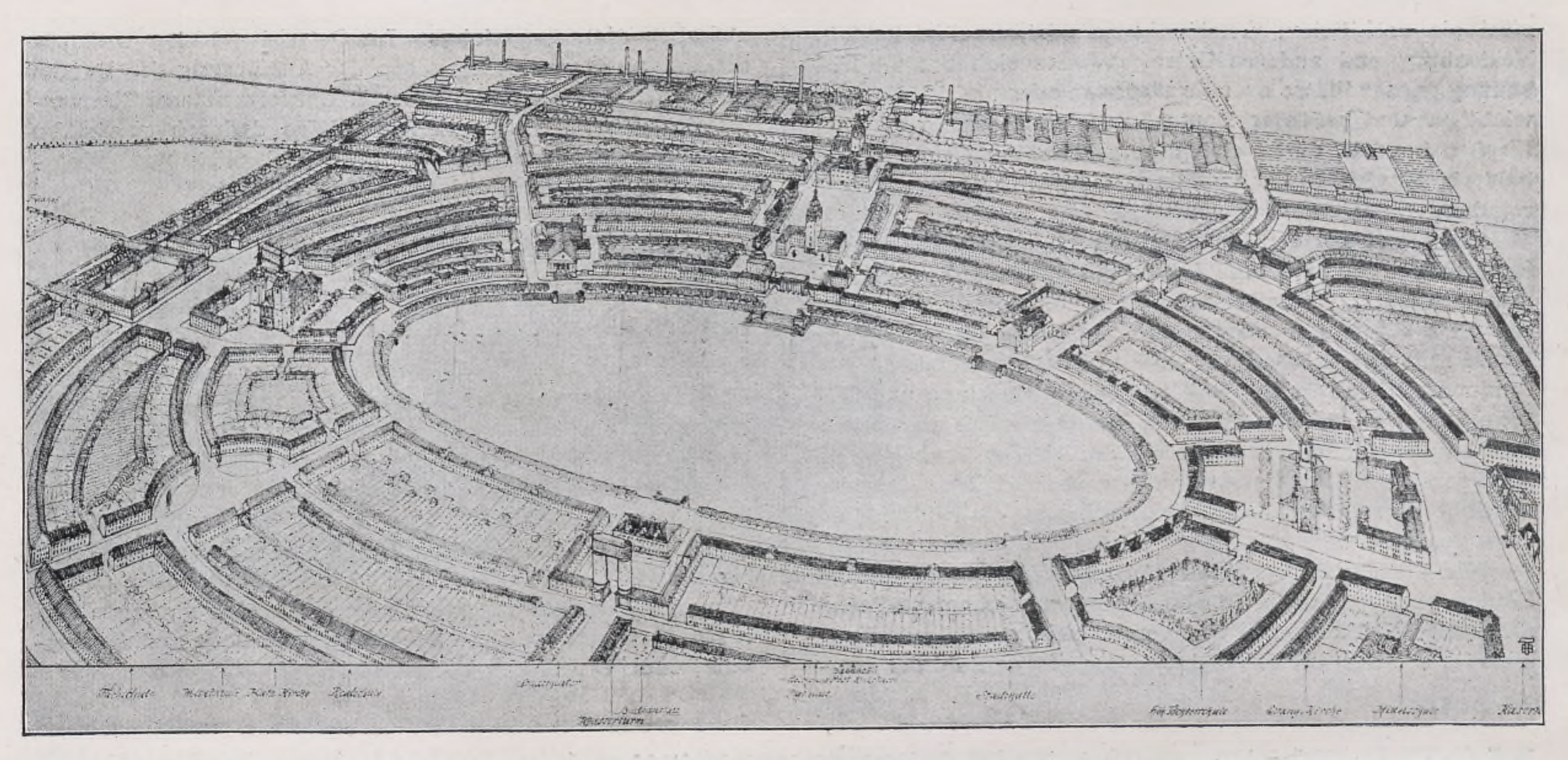


Abb. 6. Schaubild einer Mittelstadtanlage. Architekt: B. Hammer, Widzim.

Mittelstädten von etwa 25000 Einwohnern ins Auge zu fassen, aus rein praktischen Gründen. Eine mäßige Größe hat nämlich den Vorteil, daß der Kaufpreis des Bodens geringer ist, dann ist die wünschenswerte günstige Beschaffenheit des Bodens leichter zu finden, und drittens ist es in bezug auf den Erwerb vorteilhaft, wenn der die Stadtfläche verkaufende Gutsbesitzer die übrige Gutsfläche ohne Änderung im landwirtschaftlichen Betrieb weiter bewirtschaften kann. Auf diese Weise wird leichter eine käufliche Abgabe zu erzielen sein, weil die Vorteile der Stadtgründung ohne Nachteile genossen werden können. Man wirkt auch so auf den gesamten Großgrundbesitz stärkend und erhaltend, während man ihn sonst schwächt.

Die Größe der Gesamtfläche für eine derartige Stadt wird 600 Morgen kaum überschreiten, auch wenn so viel Freiflächen vorgesehen werden, wie es bei keiner alten Stadt der Fall ist.

In früheren Zeiten hatte man eine ganz bestimmte Idee, wie eine Stadt angelegt sein mußte; das hat aber in keiner Weise verhindert, daß wir jede alte Stadt als einen besonderen Organismus empfinden. Sogar die Städte des Ostens sind, obwohl sie meist eine regelmäßige und sehr einfache Grundlage haben, keineswegs ohne Reiz, der allerdings durch das moderne bauliche Kauderwelsch der letzten dreißig Jahre immer weniger zur Geltung kommt. Auch der Gründung einer modernen Mittelstadt muß eine bestimmte Idee zugrunde liegen, und dies muß in einfacher, klarer Form als Entwurf zum Ausdruck gebracht sein. Es darf nicht unterlassen werden, darauf hinzuweisen, daß nicht beabsichtigt ist, mit dem als Beispiel beigegebenen Entwurf das Allervollkommenste zu bieten (siehe Tafel 1). Es ist jedem freigestellt, diese Idee im Geiste sich noch besser vorzustellen, die Kontraste noch mehr herauszuholen, dem Ganzen ein stärkeres Relief zu geben und eine herrliche Phantasie zur Geltung zu bringen. Es muß auch den mannigfaltigen, örtlichen Eigentümlichkeiten eingeräumt werden, beim Gesamteindruck mehr oder weniger mitzusprechen, um dieser Idee jeweilig einen besonderen Ausdruck zu geben. Zunächst ist es wohl am besten, wenn ohne Versuch, zeichnerisch zu bestechen, auf die nüchternste Art, auf die architektonischen Möglichkeiten hingewiesen wird. Es haben immer tausend Köpfe daran gearbeitet und verbessert, bis eine gewisse Vollkommenheit erreicht wurde, und ich halte es für ausgeschlossen, daß das auf dem Gebiet moderner Städtegründung anders sein kann.

Die alten Städte der Ostmark sind meistens alle Kleinstädte, denen alle der in der Mitte ausgesparte Marktplatz gemeinsam ist. Dieser Platz, der dem öffentlichen Volksleben diente, ist das Eigenartige. Hier steht das Rathaus, hier sind die höchsten, oft reichgeschmückten Häuser. Dieser Marktplatz bleibt am besten im Gedächtnis haften. Solche Plätze braucht auch eine moderne Mittelstadt zur Kennzeichnung der verschiedenen Stadtteile. Es muß aber auch ein Platz da sein, der die ganze Stadt kennzeichnet, eine Art Innenansicht der Gemeinde, ein Volksplatz, der die ganze Stadtbevölkerung und auch noch einen Teil der nächsten Landbevölkerung und der Nachbarstädte aufnehmen kann. Dieser Platz muß demnach eine monumentale Größe haben, möglichst vertieft — also leicht überschaubar — und in der Mitte liegen, um von allen Stadtteilen leicht erreichbar zu sein. Um diese Freifläche, die etwa 400 m lang und 200 m breit ist, baut sich die Stadt auf — auf der einen Seite die Wohnstadt und demgegenüber, nach dem Bahnhof zu, die Geschäftsstadt. Damit beide Stadtteile nicht unnötig weit voneinander abgerückt sind, wird der Platz oval gemacht. Die Längsachse wird durch Kirchtürme und hohe Kirchendächer betont, und auch die Querachse durch den Rathausturm und vielleicht den Wasserturm ausgezeichnet. Rings um das Oval des Platzes werden Promenadenstraßen mit beschnittenen Bäumen geführt, hinter deren grünen

Linien die roten Dächer der zweistöckigen Reihenhäuser hervorschauen. Auf der Seite der Geschäftsstadt zwischen Theater und Stadthalle befinden sich die besseren Gasthöfe, die hier eine ruhige, vornehme Lage haben und den Gästen die Beobachtung des Treibens auf dem großen Platz ermöglichen. Geschäfts- und Wohnstadt werden durch eine breite Ringstraße, die durchgängig Geschäfts- und Verkehrsstraße mit dreistöckiger Bebauung ist, so verbunden, daß immer wieder die Straße sich platzartig erweitert. Von dem großen Platz aus sind die Dächer der Ringstraßenhäuser hinter den Dächern der Häuser der Promenadenstraße sichtbar, wodurch ein Tiefeneindruck erzeugt und der Horizontaleindruck verstärkt und bereichert wird. Für die außerhalb der Ringstraße liegenden Wohnstraßen ist die gerade Richtung das Natürliche. Hier wohnen die Arbeiter, die beinahe alle auf dem Boden des industriellen Großbetriebs stehen, die auch meistens den militärischen und gewerkschaftlichen Drill in sich haben. Es ist nur sinngemäß, daß das Organisierte, Straffe, Gruppierte in dem Wohnviertel der Arbeiter zum Ausdruck kommt. Wenn befürchtet wird, daß dies in der Weise, wie es der Entwurf zeigt, nicht den Schönheitsbegriffen entspricht, die mehr Abwechslung verlangen, so ist hierauf zu erwidern, daß einer Abwechslung in kleinen Dingen durch eine verschiedene Ausbildung der Häuserblocks nichts im Wege steht, und daß eine großzügige Abwechslung nicht besser erzielt werden kann, als daß den vorherrschenden krummen Straßen eine Anzahl gerader Straßen energisch entgegengesetzt wird. Der Parallelismus muß hier den Eindruck verstärken. Wo man dagegen den Kontrast nicht sucht, wird es sachgemäß sein, die Teilnahme des Volkes durch Ähnliches mit Ähnlichem hervorzurufen. Der naheliegende Vergleich erzieht, er lockt die Phantasie, mitzugehen und fördert die Bildung eines reifen Urteils.

Alle Straßen müssen möglichst die Nord-Südrichtung aufweisen, damit die Häuser auf beiden Seiten Sonne haben. Bei Straßen in der Richtung Ost-West werden die Gebäude, wenn es geht, nur ein Zimmer tief gemacht, damit die Sonne entweder vorn oder hinten die Räume bestrahlen kann. Wohnungen, in denen kein Wohn- und Schlafraum Sonne hat, darf es in einer neugegründeten Stadt nicht geben. Wirtschaftlich und günstig ist es auch, die Wohnstraßen so hoch aufzuhöhen, wie die Masse des Kelleraushubs das gestattet. Am Hauptmarktplatz in der Nähe des Bahnhofs befinden sich zweckmäßig große städtische Ausstellungs- und Verkaufsgebäude, in denen alle ansässigen Gemeindemitglieder ihre Erzeugnisse ausstellen und verkaufen zu lassen das Recht haben. Alle Straßen und Plätze der Geschäftsstadt werden 3 m aufgehöht, damit die Keller der Geschäftshäuser ohne große Kosten vollständig trocken und geeignet für Lagerung hergestellt werden können, und damit auch die unterkellerten Hofräume für Zwecke aller Art verwendbar sind. Wo die Vorflutverhältnisse mangelhaft sind, ist diese Aufhöhung der Straßen schon wegen der Entwässerungsleitung erwünscht. Die Geschäftsstadt erhält durchweg mit Baumbepflanzung, Rasen und auch teilweise mit Wasserflächen versehene 40—90 m breite Blockhöfe, die von jedem Geschäftsgrundstück unmittelbar zugängig und — weil 3 m unter Straßenoberfläche liegend — ohne jeden Fahrrad- und Wagenverkehr sind, doch von den Querstraßen aus Fußgängern offen stehen. Das Stadtgrün ist hauptsächlich in den Blockhöfen, während alle Straßen von Bäumen möglichst freigehalten bleiben.

BAULINIE UND HEIMATSCHUTZ.

Von EWALD MUNSCHEID in Bielefeld. Hierzu die Tafeln 2 und 3.

Muß schon allgemein bei der Aufstellung von Fluchtlinienplänen mit Vorsicht und Geschicklichkeit vorgegangen werden, um der Bebauung des Ortes eine in wirtschaftlicher und schönheitlicher Beziehung einwandfreie Grundlage zu geben, so erfordert die Festsetzung von Baulinien in geschichtlichen Orten eine besonders sorgfältige und verständnisvolle Behandlung.

Zwar stehen einzelne alte Städte, wie Rothenburg o. T. und Nürnberg, in unerreichtem Glanze da, aber neben solchen jedermann geläufigen Musterbeispielen mittelalterlichen Städtebaues haben sich noch zahlreiche andere Orte eine Fülle ihrer angestammten Schönheit bewahrt. Zwanglos in der Gliederung, einfach und klar im Aufbau, jedes Haus, wenn auch bescheiden in der Form, so doch selbstbewußt in der Erscheinung, verkörpert unsere alte Stadt gleichsam ein Stück echt deutschen Volkscharakters.

Und doch genügen schon ein paar gerade Striche mit Ziehfeder und Lineal, um sie ihrer überlieferten Eigenart zu berauben und erbarmungslos in die Reihe jener Dutzendstädte zu versetzen, die teils als industrielle Notgründungen von heute auf morgen enstanden, teils ihnen gedankenlos nachgebildet sind, und denen jeder persönlicher, jeder heimatliche Ausdruck fehlt. Wohl schlug der Verkehr infolge des ungeahnten wirtschaftlichen Aufschwunges plötzlich ein rasendes Zeitmaß an, und es war durchaus berechtigt, ihm die weitgehendsten Zugeständnisse zu machen; aber die fliegende Hast und der Übereifer machten nervös, man verlor das Unterscheidungsvermögen und schoß weit über das Ziel hinaus.

Statt die Straßen auf ihre wahre Bedeutung für den Verkehr zu prüfen und ihre Längsgestaltung und Breitenabmessung nach Gebühr zu bestimmen, sah man im Geiste das Verkehrsgespenst in jeder Gasse, in jedem Winkel auftauchen, und in langem traurigen Zuge fielen nach und nach ganze Häuserreihen einer sinnlosen Verblendung zum Opfer. Tore und Stadtmauern erschienen als krasse Beweisstücke einer rückständigen Kultur und beleidigten das Hochgefühl des modernen Verkehrsmenschen, darum wurde ihnen ohne lange Überlegung das gleiche Schicksal bereitet. Andererseits entsprach es durchaus dem Wesen dieses erbarmungslosen Draufgängertums, daß auch jede Erweiterung im Straßenverkehr ihr Daseinsberechtigung verlor. Die traulichstillen Eckchen und Plätzchen fanden kein Verständnis mehr, der schattenspendende Baum, der mit seinem muntern Grün das Straßenbild belebte, wurde mit der Axt aus dem bescheidenen Winkel vertrieben und mußte einem Neubau weichen, der frech seine aufgeputzte Fassade in die Straße schob und mit seinen kahlen Brandmauern dem Beschauer eine „neue“ Zeit mit „neuen“

Schönheitsidealen verkündete. Nicht eher hatte man Ruhe, als bis das letzte Restchen Ruhe aus dem Bereiche der Stadt verjagt war.

So ist schon mancher ehrwürdige Ort mit vielhundertjähriger Vergangenheit seines kostbaren geschichtlichen Gewandes vollständig entkleidet und von einem in sich einheitlich abgeschlossenen Raumkörper zu einem wesenlosen Liniengebilde herabgewürdigt worden. An vielen anderen Stellen dauert der ungleiche Todeskampf gegen das feinliche Element noch wütend fort; aber ist auch schon vieles verloren, so gilt es doch zu retten, was noch zu retten ist, und das starre System der Vernichtung in den Baulinienplänen zu wandeln, ehe es zu spät ist.

Es soll nun hierbei durchaus nicht von dem einseitigen Standpunkte des „Konservierens um jeden Preis" vorgegangen werden unter Verneinung aller sonstigen Notwendigkeiten, namentlich der berechtigten Verkehrsforderungen; im Gegenteil, diese sind zunächst genau zu studieren — muß dann an einzelnen Stellen Abhilfe geschaffen werden, dann nicht gezögert! Aber — Vorsicht! Das Geradlinigkeitsschema ist grundsätzlich auszuschalten und jede schablonenhafte Gleichmacherei zu verwerfen. Die Baulinien müssen sich dicht an die Fronten der Häuser heranlegen und ihrer unregelmäßigen Lagerung, ihren Versetzungen und Staffelungen in nachsichtiger Weise folgen, wobei natürlich Verbesserungen in der Linienführung nicht nur gestattet, sondern durchaus erforderlich sind. So wird der angestammte Charakter der Stadtanlage gewahrt nicht nur dadurch, daß das Alte geschützt wird, sondern gleichzeitig dadurch, daß die Neubauten sich in harmonischer Weise dem Gesamtbilde angliedern, vorausgesetzt, daß sie in Baustoff und Architektur mit richtigem Tone auf die Umgebung abgestimmt werden. Eine weitgehende Anwendung des Verunstaltungsgesetzes und eine verständnisvolle Bauberatung können hier viel Gutes schaffen. Wo die Häuserreihe zu einer Ausbuchtung sich weitet oder ein Plätzchen neben der Straße frei läßt, darf keine Verengung eintreten. Erbreiterungen sind tunlichst nur von einer Straßenseite zu nehmen, und zwar von derjenigen, welche die wenigsten und wertlosesten Häuser trägt. Ja, ein gerade vor einer Sackgasse stehendes Gebäude braucht durchaus nicht immer entfernt zu werden; in vielen Fällen kann man um ein solches herumgehen, indem man die Straßenverlängerung seitlich ansetzt und zur Erleichterung des Verkehrsüberganges eine platzartige Erweiterung entstehen läßt. Zuweilen genügt auch die Verlegung von Laubengängen für den Fußgängerverkehr in das untere Stockwerk eines Hauses oder einer Häuserreihe, während man den Straßendamm ganz dem Fuhrwerksverkehr überläßt. Sind die Tore zu schmal, so besteht nicht die einzige Rettung darin, sie niederzulegen, sondern in vielen Fällen können sie als Personendurchgang weiter dienen, während ihnen eine besondere Fahrbahn seitlich angegliedert wird.

Nicht nur ideale Beweggründe sind es, die einen durchgreifenden Schutz des alten Straßen- und Ortsbildes verlangen — auch in wirtschaftlicher Hinsicht empfiehlt sich eine weitgehende Beibehaltung der gegebenen Verhältnisse. Man nehme nur nicht an, daß die unregelmäßige Gruppierung, die sägeförmige Übereckstellung, das Vor- und Zurückspringen der alten Gebäude das Werk des bloßen Zufalls war. Genau das Gegenteil ist der Fall. Bestimmend für die Stellung der einzelnen Häuser waren einerseits der Verlauf der Straßenzüge, die sich bei dem geringen Verkehr der früheren Zeit noch in einer höchst ungeregelten Verfassung darstellten, und andererseits die innerhalb einer Stadtbefestigung immerhin beschränkten Raumverhältnisse. Dazu kam das berechtigte Streben nach einer einfachen, rechtwinkligen Hausform. Hieraus folgert mit Selbstverständlichkeit, daß der unregelmäßige Bau der alten Städte in der Hauptsache auf einen Ausgleich zwischen der Erlangung zweckmäßiger Gebäudegrundrisse und der geschickten Ausnutzung der örtlichen Verhältnisse zurückzuführen ist, also auf rein wirtschaftlicher Grundlage beruht.

Daß dabei in manchen Fällen der Damm der Straße, namentlich der Verkehrsstraße, zu kurz gekommen ist, wenn auch weniger für den zeitig vorhandenen als den später anwachsenden Verkehr, kann nicht bestritten werden, und es ist durchaus notwendig, da ein Opfer zu bringen, wo sich ein wirkliches Bedürfnis herausstellt. Nur darf nicht das Kind mit dem Bade ausgeschüttet und die Verkehrsverbesserung in gleichem Verfahren auf alle Straßen ausgedehnt werden, also auch auf solche, die keinen eigentlichen Verkehr aufweisen, sondern lediglich zur Befriedigung der Bedürfnisse der Anwohner dienen — und das ist die Mehrzahl. Nach der Erkenntnis von der Entstehung der alten Straßenformen wäre damit dem wirtschaftlichen Gedanken ein schlechter Dienst erwiesen; denn wenn auch die Fronten der Neubauten der Gewalt gehorchen müssen, so schwenken doch die Seitenwände nicht entsprechend mit herum, weil rechts und links die Nachbarhäuser im Wege stehen, oder aber ganze Häuserreihen müssen niedergerissen und die Grundstücke einheitlich umgelegt werden. Da solche Fälle in kleineren und mittleren Städten eine Seltenheit bleiben und nur gelegentlich eines größeren Brandes vorkommen werden, so treten an Stelle der bisherigen rechtwinkligen lauter spitze und stumpfe Gebäudeecken, die nicht nur einen häßlichen Anblick bieten, sondern auf die Gestaltung und die Wohnlichkeit der Räume sehr nachteilig einwirken und die Annehmlichkeit des seitlichen Auslugs in die Straßenrichtung zunichte machen.

Nicht minder schädlich sind die Einwirkungen solcher gewaltsamen Straßenverbesserungen auf die Bebauungsfähigkeit der ohnehin meist sehr engräumigen Grundstücke. Unter der Herrschaft der allgemeinen gleichen Straßenbreite wird fast jede Hausstelle mehr oder weniger angeschnitten, vielfach derart, daß sie für eine Wiederbebauung gänzlich verdorben ist, und immer von neuem muß der Stadtsäckel herhalten für einen vollkommen nutzlosen Zweck. Freilich lassen sich auch bei dem sorgsamsten Vorgehen Anschneidungen nicht gänzlich ausschalten, und es muß auch einmal ein ganzes Haus zur gegebenen Zeit niedergelegt werden, aber zur Beschränkung dieser Maßnahmen auf die wirklich notwendigen Fälle und ein feinfühliges Abwägen der einzelnen Möglichkeiten werden die Kosten auf das geringste Maß zurückgeführt.

Die Unkenntnis der tatsächlichen Ursachen läßt häufig die Meinung aufkommen, die Schuld an den vielfach ungenügenden gesundheitlichen Verhältnissen sei lediglich den schmalen Straßen zuzuschreiben, und eine durchgreifende Verbesserung sei nur durch Erbreiterung des ganzen Straßennetzes erreichbar. Eine solche Auffassung beruht meist auf einer oberflächlichen Beobachtung, denn die Straßen sind durchweg von niedrigen Häusern besetzt, die Luft und Licht in hinreichendem Maße einlassen. Geht man den Ursachen des schlechten gesundheitlichen Zu-

standes näher auf den Grund, so wird man finden, daß sie größtenteils auf die Mißwirtschaft in den Höfen, Verjauchung der Brunnen und eine mangelhafte Abwässerung zurückzuführen sind. In erster Linie ist also hier der Hebel anzusetzen. Um einer Verschlechterung in der Belichtung und Luftzuführung vorzubeugen, ist es notwendig, die höchst zulässigen Gebäudehöhen und die mindest erforderlichen Hofraumflächen durch Polizeiverordnung festzulegen, wenn auch in vielen Fällen Ausnahmen nicht zu vermeiden sind, namentlich in bezug auf die Hofräume.

Von wesentlichem Einfluß auf die Volksgesundheit und ein angenehmes Wohnen ist ferner die Freihaltung der alten Wallflächen und der Schutz der Wasserläufe. Während die ersteren vor dem Überbauen bewahrt und unter Einbeziehung der etwa noch vorhandenen Tore und Stadtmauern zu Promenaden und Erholungsanlagen ausgebildet werden müssen, sind bei den letzteren künstliche Durchstiche oder gar Einzwängungen in geschlossene Kanäle zu vermeiden, überhaupt größere Abänderungen im allgemeinen nur so weit zulässig, als es die Rücksicht auf die Verbesserung des Grundwasserstandes und der Vorflut unbedingt verlangt. Mit anderen Worten: Alle das Stadtbild bezeichnenden Eigentümlichkeiten dürfen nicht zum Verschwinden gebracht werden, sondern müssen möglichst unverändert erhalten bleiben und in geeigneter Weise zur Geltung kommen.

Wir sehen also, daß eine weitgehende Schonung der alten Stadt- und Straßenformen keine bloße Liebhaberei bedeutet, sondern ebenso sehr vom praktisch-wirtschaftlichen Standpunkte wie auch aus ethischen und ästhetischen Rücksichten heraus geboten ist. Die Stadt, und ganz besonders die „alte" Stadt, darf nicht als ein toter Gegenstand betrachtet werden, den man, ohne ihm zu schaden, willkürlich umformen oder beschneiden kann; sie ist vielmehr als ein lebendiger Organismus zu behandeln, der zerstört wird, wenn man seine Nerven, die Straßen und Gassen, und die sonstigen, sein Wesen bedingenden Grundelemente durch allzu grobe Eingriffe gefährdet. Der leitende Grundsatz bei der Festsetzung von Baulinien in geschichtlichen Orten, muß daher lauten: „Dem Neuen zum Nutz und dem Alten zum Schutz", dann werden unsere alten heimischen Städtebilder noch auf lange Zeit hinaus vor dem Untergange bewahrt bleiben.

ALTE UND NEUE DORFBAUTEN, IHRE BILDHAFTE WIRKUNG UND IHRE LAGE ZUR STRASSE.

Von Baugewerkschuloberlehrer Regierungsbaumeister Dr.-Ing. WERNER SCHEIBE, Dozent am Staatl. Techn. Öffentl. Vorlesungswesen zu Hamburg.

Wenn sich auch im Vergleich mit den baulichen Gestaltungsgrundsätzen der achtziger Jahre unsere Anschauungen über die Ziele jedes künstlerischen Schaffens bedeutend erweitert, ja man darf wohl sagen, hervorragend verbessert haben, so scheint es in dorfbaulicher Hinsicht doch nicht unangebracht, zu erörtern, ob gerade auf diesem Gebiete unserer neuzeitlichen Baupflege die vielfach gesetzlich festgelegten, oft schulmäßig begründeten Regeln unwidersprochene Gültigkeit besitzen, deren restlose Anerkennung von den führenden Städtebaumeistern mit Recht verlangt wird. Denn will man im Anschluß an ihre Gedankengänge eine folgerichtige Entwicklung des dörfischen Bauorganismus anstreben, so wird ein denkender und nicht nachäffender Architekt unbedingt zu der Überzeugung gelangen müssen, daß im allgemeinen gerade im dörfischen Bauwesen bestimmte scharfe Gesetze aufzustellen und anzuwenden, am verfehltesten wäre!

Ist es doch unzweifelhaft erwiesen, daß das Dorf von Urväter Zeit her durch bäuerliche Siedler entstand, die, weit davon entfernt, malerisch oder „künstlerisch" wirkende Bauwerke schaffen zu wollen, auf Grund ihrer Rasseeigenarten, des Klimas, des ortsüblichen Baustoffes und der Bodenbeschaffenheit, reine Zweckbauten errichteten, deren Gesamterscheinung durch einen nicht übermäßigen Aufwand an Schmuckformen rein handwerksmäßiger Art zu Zeiten besonders großen wirtschaftlichen Wohlstandes im Anschluß an den zeitlichen Kulturzustand hin und wieder gehoben wurde (s. Dr. Willi Peßler, Hannover, Topographische Karten der deutschen Bauernhaustypen sowie das Deutsche Bauernhauswerk).

Gewiß, unsere Zeit und ihr schwerer Daseinskampf gestattet in vielen Gegenden Deutschlands nicht mehr, daß der Ackerbürger lediglich vom Feldertrag sein Leben fristet! Die Industrie hat auch hier in manche stille Ecke unseres Vaterlandes mit ihren auf den ersten Blick unendlich nüchternen Bestrebungen erschütternde Beunruhigung gebracht. Gleichwohl haben sich gerade diese Strömungen zurzeit in baulich vorbildlicher Weise bereits sinnfällig niedergeschlagen. Denn die lebhafte schweizerische und badische Hausindustrie findet sich in früher Zeit baulich symbolisiert durch Hausvorderseiten, die völlig in Fenster aufgelöst sind, um eine gewerbliche Tätigkeit im Hause überhaupt zu ermöglichen. Nirgends wurden nun aber in diesen Gegenden „Gesetze" erlassen, nach denen der baulichen Entwicklung einschränkende Vorschriften gemacht wären, nach denen diese oder jene Konstruktion oder „ästhetische" Ausbildung in „baupolizeilicher Rezeptform" bei Strafe verordnet wäre! Und so folgt daraus notwendigerweise, daß diese Bauten einen durchaus unbefangenen, gleichwohl aber harmonischen Eindruck auf den wohlwollenden Beschauer machen müssen, der jeden wahren Heimatfreund mit einer warmen, von Herzen kommenden Befriedigung an vernünftiger Entwicklung noch je erfüllt hat.

Unsere Zeit ist anders! Auf der einen Seite streben „führende" Freunde der althergebrachten Gewohnheitsformen danach, das bauliche Kleid jeder Neuschöpfung nach alten und uralten „Stilformen" zurecht zu schneidern. (Nicht zum letzten ist hierbei an den leider sehr schwerwiegenden Einfluß gar manches bejahrten Kunstgewerbe- und Baugewerkschulprofessors zu denken, die viel zu „ergraut" sind, als daß



Abb. 7. Kleinbürgerhaus in Tägerwilen bei Konstanz.

sie sich mit Erfolg in den Geist der neuen Lehre hineinversetzen wollten oder könnten.) Auf der andern Seite fordert die Masse neuartiger Lebensformen notwendig Bautypen, die in ihrer Gestaltung von der alten Bauweise völlig verschieden sind! Wir haben aber als ehrliche Zeitbürger nicht das geringste Recht, uns mit fremden Federn zu schmücken! Auch wir müssen immer und immer wieder versuchen, jede neue Aufgabe im Sinne des Geistes der Zeit, also in der Richtung und mit der Kraft der Resultanten der mächtigsten zeitlichen Weltanschauung zu erfassen und zu gestalten. Dabei werden wir die heilige Pflicht nicht vergessen, das bestehende Alte zu erhalten! Auf der anderen Seite aber muß gutes Neues geschaffen werden! Und dies ist die viel schwerere Arbeit! Denn sie erfordert eine ständige, peinliche, ins einzelne gehende Selbstüberwachung für jeden Schaffenden. Daß gutes Altes und gutes Neues nebeneinander sich wohl verträgt, beweist die Vergangenheit! Sobald also die Vielheit der Erwerbsarten die verschiedensten baulichen Erscheinungen hervorruft und, wie z. B. jetzt, entgegengesetzte Interessen erzeugt, müssen Baupolizeigesetze bestehen. Sie dürfen aber nur gerade diese Interessen schützen, ohne die Gestaltungsfrage so zu berühren, daß die Möglichkeit verloren geht, die betreffende Bauaufgabe in einem ihrem Inhalt nach symbolischen Sinne zu lösen!

Gegen diesen Grundsatz wird oft schwer verstoßen! Ja, der tüchtige, künstlerisch fähige Praktiker hat vielfach das Gefühl, daß er der ohnmächtige Sklave des Baupolizeigesetzes sei, dieses Gesetz nicht mehr Führer zum Guten zur Ordnung werde, sondern im Gegenteil fast alleinige Ursache der Verwirrung, Veranlassung zum Schlechten und Häßlichen bildet. Dafür gibt es eine Fülle von Beweisen!

Weiter kommt hinzu, daß heute der im allgemeinen künstlerisch fast unfähige ehemalige Baugewerkschüler wohl den größten Teil aller mittleren und kleinen Bauaufgaben der breiten Volksmasse entwirft und ausführt.

So bleibt dem im neuzeitlichen Sinne akademischen, mit großen Aufgaben nicht beschäftigten Architekten nur übrig, durch Qualitätsarbeit zu versuchen, ein moralisches Übergewicht über Pfuscher, Unternehmer und den Geist der Baupolizeigesetze zu erreichen.

Wenn erst diese, in Regierungskreisen endlich anerkannten Anschauungen insoweit Frucht getragen haben, daß man den Titel des Architekten gesetzlich schützt, die Bedeutung unseres Standes erst dadurch wirklich nach außen sicherstellt, so ist zu hoffen, daß der Architekt auf dem Lande, gleichviel ob Industrie- oder Ackerdorf, noch viel mehr an Boden für seine Tätigkeit gewinnt, als er trotz oder vielleicht wegen seines Könnens an Einfluß bisher besaß.



Abb. 8. Wohnhäuser in Triboltingen bei Konstanz.

Indessen bleibt immer noch dabei die Gefahr bestehen, daß durch die verordnungsfreudige Hand der Verwaltungsbehörden ganz bedeutende Entwicklungsmöglichkeiten im Keime erstickt werden! Das ist deutlich erkennbar an manchem Wettbewerb, der für ländliche Schulen, Kirchen, Gemeinde- und Arbeiterhäuser erlassen und — ausgeführt worden ist. Man schreibt zwar vor: Ländliche Bauweise ist anzuwenden, vergißt aber, daß in den meisten Landgemeinden eine Bauordnung besteht, die von städtischen Verhältnissen abgeleitet ist. Durch mehr oder weniger eingehende Bestimmungen über Fluchtlinien, Gebäudeabstand, Straßenbreite und Vorgärten vernichtet man damit die Grundlage dessen, was am guten Kern des dörfischen Bauwesens uns in bestehenden alten Bauten überliefert ist.

Gewiß, in unserer spekulativen Zeit ist es vielleicht notwendig, daß z. B. die Stockwerkszahl festgelegt ist und sich scharfe Bestimmungen über unerprobte Ersatzbaustoffe finden. Damit muß es aber mit Ausnahme gewisser Konstruktions-

vorschriften für das platte Land genug sein! Denn das anmutige, ich möchte sagen unbefangene Aussehen unserer Dörfer beruht nur auf der Zwanglosigkeit, mit der die Siedler der Zweckbestimmung ihrer Gebäude Form und Inhalt gaben. Es ist dabei ganz gleichgültig, ob in ein bisher vielleicht unberührtes Dorf Fabrikanlagen eingebaut oder in weniger krassem Sinne, diese oder jene neuzeitlichem Bedürfnis entsprechende Bauten errichtet werden. Wenn sie nur gut symbolisiert sind, wenn sie sich dem eben geschilderten Wesen des Dorfbaues nur anpassen, wird damit vieles, wenn nicht alles erreicht!

Daher ist immer nachdrücklicher zu fordern, daß der Verunstaltungsparagraph unseres Heimatschutzgesetzes geändert werde. Es kann nicht angehen, daß jeder vom Schreiberlehrling zum Kleinstadtbürgermeister emporgekommene Verwaltungsbeamte „in Ortsschutzgesetzgebung macht“!

Nur der reife, akademisch gebildete Architekt darf zunächst allein, späterhin vielleicht in unmittelbarer Zusammenarbeit mit dem werktechnisch geschulten ehemaligen Bauschüler und dem unbefangenen Bauherrn die den Zweck des Gebäudes versinnbildlichende Gestaltungsarbeit vornehmen, lediglich gebunden an wenige, aber um so schärfer geprägte Baupolizeigesetze!

Welche Hinweise das Studium am einfachsten Dorf bieten kann, beweisen die nachfolgenden Aufnahmen, die der Verfasser gelegentlich seiner Lehrtätigkeit am Konstanzer Technikum 1912 mit den dortigen Schülern gemacht hat.

In Bodman am Überlinger See, einer nachweislichen Pfahlbaugründung, befindet sich eine alte Weinpresse. Dieses Gebäude (Abb. Tafel 4 c und Tafel 5, a u. b) ist einmal seiner eigenartigen Durchbildung wegen beachtenswert, das andere Mal gibt seine Lage am Wege, die maßstäblich in der Skizze vorgeführt ist, Anhaltspunkte für Neuplanungen ähnlicher Art.

In gleicher Richtung bewegen sich die Studien, die in Abb. Tafel 4 d und Tafel 5, c u. d an einem Gasthause in Oberaach (Radfahrstraße Konstanz—St. Gallen) gemacht worden sind. Auch Abb. Tafel 4 b und Tafel 6 e u. f, sowie Textbild 7 ein Kleinbürgerhaus in Tägerwilen bei Konstanz bestätigen diese Hinweise.

Wie wichtig es aber für die Entwurfspraxis ist, an Gesamtanlagen dörfische, örtliche Verhältnisse zu studieren, maßstäblich aufzuzeichnen und zu photographieren, zeigen die Abbildungen Tafel 4a, Tafel 6g, h, Tafel 7i—m, sowie Textbild 8, die aus Triboltingen bei Konstanz stammen.

Hier sind von Punkt A drei Aufnahmen (Abb. g—i), von Punkt B, C, D und E je eine Aufnahme gemacht worden. Deutlich ist erkennbar, wie wesentlich die Wirkung durch die Fluchtwichunterschiede der Gebäude beeinflußt wird, und 50 bzw. 60 cm bereits ganz bedeutend veränderte Überschneidungsverhältnisse erzeugen!

Es kann aus Raumgründen nicht als Aufgabe dieser Erörterung angesehen werden, dies im einzelnen zu verfolgen, die eingeschriebenen Maße werden jedem aufmerksamen Leser manches erzählen. Aber nicht nachdrücklich genug muß man meiner Ansicht nach darauf hinweisen, so oft wie möglich örtliche Messungen an einigermaßen wertvollen älteren Anlagen vorzunehmen, die sich nicht bloß auf Einzelheiten erstrecken dürfen, sondern gerade die Gesamterscheinung eines Gebäudes und seiner Beziehungen zu den Nachbaranlagen und Straße maßstäblich klären müssen. Sich auf Grund solcher Vorarbeiten bauliche Verhältnisse zu vergegenwärtigen, ist unter Umständen viel nützlicher, als wenn unsere Hochschulstudenten ausschließlich an „Monumentalentwürfen“ versuchen, die „Masse“ zu meistern. Sie werden bestenfalls mehr oder weniger vollkommene Stilbekenntnisse des Geistes ihres Lehrers erschaffen! Bitter nötig ist es, daß auch sie ihre Kräfte üben für die Aufgaben, die den jungen Diplom-Ingenieur zunächst erwarten, damit er sein dem Hochschulstudium folgendes „Erstlingsdasein“ möglichst verkürze: Als Nebenarbeit zur eigentlichen Berufstätigkeit soll er der oder jener kleinen Gemeinde Bebauungspläne aufstellen können, diesem Bauern, jenem Kleingewerbetreibenden Lösungen verschaffen, die wenigstens einigen positiven „Unsterblichkeitswert“ in sich tragen.

Die älteren Kollegen werden dadurch nicht geschädigt. Die allgemeine Höhe der baulichen Entwicklung wird nur dadurch gefördert. An unsere bedeutenderen allgemeinen Wettbewerbe, die nachweislich gerade von jüngeren Diplom-Ingenieuren beschickt zu werden pflegen, wird dann nicht mehr diese Unsumme von Kraft und Enttäuschung verschwendet, die dem Werte dieser in mancher Beziehung mangelhaften Einrichtung in keiner Weise entspricht, und so ist schließlich noch zu hoffen, daß die Arbeitsfreudigkeit all dieser ernsthaft strebenden Fachgenossen zu einer befriedigenden Höhe gesteigert werden kann!

MITTEILUNG.

ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE ZUM WOHNUNGSGESETZENTWURF. Bearbeitet im Auftrage des Deutschen Geometervereins von Strinz, städt. Vermessungsdirektor und Meincke, Regierungslandmesser. I. Änderung des Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875. Zu folgenden Paragraphen sind die durch Sperrung hervorgehobenen Zusätze zu machen:

Zu § 3: Bei Festsetzung der Fluchtlinien ist auf Förderung des Verkehrs, der Feuersicherheit und der öffentlichen Gesundheit Bedacht zu nehmen, auch darauf zu halten, daß die Planung in technisch einwandfreier und kunstgerechter Weise erfolgt und eine Verunstaltung der Straßen und Plätze nicht eintritt. Es ist deshalb für die Herstellung einer genügenden Breite der Straßen und einer guten Verbindung der neuen Bauanlagen mit den bereits bestehenden Sorge zu tragen. „Geländegestaltung und Eigentumsgrenzen sowie die wirtschaftlichen Interessen der Anlieger sind nach Möglichkeit zu berücksichtigen.“

Im Interesse des Wohnungsbedürfnisses ist ferner darauf Bedacht zu nehmen, daß in ausgiebiger Zahl und Größe Plätze (auch Gartenanlagen, Spiel- und Erholungsplätze) vorgesehen, daß für Wohnzwecke Baublöcke von angemessener Tiefe und Straßen von geringerer Breite entsprechend dem verschiedenartigen Wohnungsbedürfnisse geschaffen werden, und daß durch die Festsetzung Baugelände entsprechend dem Wohnungsbedürfnisse der Bebauung erschlossen wird.

Zu § 4: Jede Festsetzung von Fluchtlinien (§ 1) muß eine genaue „Darstellung“ und Bezeichnung der davon betroffenen Grundstücke und Grundstücksteile und eine Bestimmung der Höhenlage, sowie der beabsichtigten Entwässerung der betreffenden Straßen und Plätze enthalten.

In einem besonderen Erläuterungsberichte ist Veranlas-

sung und Zweck der Festsetzung anzugeben und der Entwurf im einzelnen zu erläutern und zu begründen. Dabei sind diejenigen Ausnahmen und Abweichungen von der geltenden Bauordnung anzugeben, welche bezüglich der Bauweise, der Gebäudehöhe und Geschoßzahl, der Bautiefe und Hofgröße usw. erforderlich sind. Ferner können hier diejenigen Bedingungen entsprechend dem § 4 des Gesetzes vom 15. Juli 1907 festgestellt werden, welche hinsichtlich der äußeren Erscheinung der neuen Bauanlagen gestellt werden müssen.

Alle diese Bestimmungen des Erläuterungsberichts erhalten durch die Festsetzung Rechtskraft.

Zu § 12: Von dem Verbot ist Dispens zu erteilen, falls ein Wohnungsbedürfnis und „Mangel an geeignetem preiswerten Gelände an fertigen Straßen“ besteht, der Eigentümer Gewähr dafür bietet, daß dem Bedürfnisse durch den Bau entsprechender gesunder und zweckmäßig eingerichteter Wohnungen Rechnung getragen wird, und falls dem Bau an der dafür gewählten Stelle des Weichbildes keine berechtigten Gemeindeinteressen entgegenstehen. „Dabei müssen jedoch diejenigen Bedingungen erfüllt werden, welche die Gemeinde zur Sicherstellung der Straßenbaukosten und im Interesse der zweckmäßigen Anordnung und äußeren Gestaltung der Bebauung billigerweise stellen darf.“ Über die Erteilung des Dispenses beschließt im Streitfalle der Bezirksausschuß.

Zu § 15: Durch Ortsstatut kann festgesetzt werden, daß bei der Anlegung einer neuen oder bei der Verlängerung einer schon bestehenden Straße, wenn solche zur Bebauung bestimmt ist, sowie bei dem Anbau an schon vorhandenen, bisher unbebauten Straßen und Straßenteilen von dem Unternehmer der neuen Anlage oder von den angrenzenden Eigentümern — von letzteren, sobald sie Gebäude an der neuen Straße errichten — die Freilegung erste Einrichtung, Entwässerung und Beleuchtungsvorrichtung, „sowie eine etwa zweckmäßige Bepflanzung“ der Straße in der dem Bedürfnisse entsprechenden Weise beschafft, sowie deren zeitweise, höchstens jedoch fünfjährige Unterhaltung bzw. ein verhältnismäßiger Beitrag oder der Ersatz der zu allen diesen Maßnahmen erforderlichen Kosten geleistet werde. Zu diesen Verpflichtungen können die angrenzenden Eigentümer nicht für mehr als die Hälfte der Straßenbreite und, wenn die Straße breiter als 26 m ist, „sowie an Plätzen“, nicht für mehr als 13 m der Straßenbreite „oder Platzbreite“ herangezogen werden.

Bei Berechnung der Kosten sind die Kosten der gesamten Straßenanlage und bzw. deren Unterhaltung zusammenzurechnen und den Eigentümern nach Verhältnis der Länge ihrer die Straße berührenden Grenze oder auch nach einem anderen Maßstabe zur Last zu legen.

Die Aufwendungen für den Grunderwerb von mehr als 26 m breiten Straßen sowie von Plätzen und Grünanlagen, die außer den unmittelbaren Anliegern einer größeren Zahl von Grundstücken oder einem größeren Baugebiete zugute kommen, können auf das ganze in Betracht kommende Gebiet verteilt werden.

Wenn sich hierbei eine unverhältnismäßig große wirtschaftliche Belastung der Beteiligten ergibt, ist nur ein solcher Betrag in Rechnung zu stellen, der der Gemeinde die kostenfreie Beschaffung des Straßen- und Platzlandes bis zu einem Anteil von 35 % der gesamten Fläche ermöglicht.

Im Streitfalle entscheidet der Bezirksausschuß.

Hat nicht die Gemeinde, sondern ein Unternehmer die Kosten neuer Straßenanlagen aufgewandt, so ist die Gemeinde berechtigt, die Kosten von den Anliegern, wenn sie Gebäude errichten, einzuziehen und dem Unternehmer zu erstatten.

Zu allen Kosten können die gesetzlichen Zinsen vom Tage der Aufwendung an bis zu ihrer Erstattung zugerechnet werden.

II. Zur Umlegung. Das Gesetz, betreffend die Umlegung von Grundstücken in Frankfurt a. M. vom 28. Juli 1902 (Gesetzsammlung S. 273) und das Gesetz wegen Abänderung des § 13 des vorbenannten Gesetzes vom 8. Juli 1907 (Gesetzsammlung S. 259) werden auf den Umfang der Monarchie sinngemäß ausgedehnt, soweit dies nicht bereits durch besondere Gesetze geschehen ist.

Die in den §§ 147—155 der Gemeinheitsteilungsordnung vom 7. Juni 1821 aufgestellten Grundsätze über die Wirkungen der Auseinandersetzungen auf Rechte dritter Personen finden auch auf freiwillige Umlegungen, welche die Beförderung der Bebauung, des Verkehrs und sonstige Verbesserungen bezwecken, Anwendung. Außer den in den Gesetzen vom 3. März 1850, vom 23. Juni 1860, vom 12. April 1885, vom 22. April 1886, vom 25. März 1889, vom 15. Juli 1890, vom 14. Dezember 1896 genannten Behörden wird auch der Katasterverwaltung die Befugnis erteilt, Zeugnisse über die Unschädlichkeit der Abtrennung und des Austausches kleiner Grundstücke usw. auszustellen.

CHRONIK.

Die Frage der BEBAUUNG DES FRÜHEREN BAHNHOFSGELÄNDES UND DER GESTALTUNG DES NEUEN BAHNHOFSVORPLATZES IN STUTTGART ist durch den engeren Wettbewerb, den die Stadtgemeinde um Vorentwürfe unter den Architekten Professor Paul Bonatz, Oberbaurat Eisenlohr und Oberbaurat Schmohl in Stuttgart, Professor Hocheder in München und Professor Ostendorf in Karlsruhe ausgeschrieben hatte, um ein erhebliches Stück der Beantwortung näher gerückt. Das Preisgericht, dem an Architekten Oberbaurat Billing in Karlsruhe, Baurat Muesmann in Stuttgart und Geheimer Hofrat Professor von Thiersch in München angehörten, hat den Preis dem Entwurfe von Professor Paul Bonatz und F. E. Scholer in Stuttgart zuerkannt.

Dieser Entwurf hat ebenso wie alle anderen die Bebauung des Marstallgebäudes, soweit es für das Bild des Bahnhofsplatzes und der Königstraße in Betracht kommt, mit in die Planung einbezogen. Auch haben sämtliche Bewerber sich dahin ausgesprochen, daß der beschlossene Bebauungsplan für dieses Gelände — vgl. Abb. g auf Tafel 33 v. Jahrg. — und zwar weder die Form des neuen Bahnhofsplatzes, noch die Aufteilung durch Straßen und die Gestaltung der Blöcke befriedigt; von ihnen beigegebene Skizzen boten neue Vorschläge, zu denen sich dann bei der Ausstellung der Entwürfe noch ein Vorentwurf gesellte, mit dem der neu gewählte Baurat des Stadterweiterungsamtes, Muesmann, sich in die Öffentlichkeit einführte.

Muesmann ist auf ähnliche Gedanken gekommen wie Professor Bonatz. Zur Teilung der großen zwischen der Königstraße und seiner Zufahrtsstraße zum Vorortbahnhofe angeordneten Baublöcke hat er überdies aber noch Durchfahrtsstraßen mit hofartigen, als Grünanlagen auszubildenden Erweiterungen vorgeschlagen.

Dieser Planvorschlag in Verbindung mit dem Entwurfe von Bonatz dürfte die gewünschte Lösung ermöglichen.

VOM BELGISCHEN STÄDTEBAU sagt in einem Aufsatze über die Verwaltungsaufgaben in Belgien Professor Dr. Eberstadt — siehe Berliner Tageblatt vom 24. v. Mts. —

Bezüglich der größeren städtebaulichen Aufgaben darf bemerkt werden, daß der belgische Städtebau in den Hauptstädten Brüssel und Antwerpen in weitgehendem Maße durch französische Einflüsse bestimmt worden ist. Anders in Gent, Lüttich und den Mittel- und Kleinstädten, in denen sich die nationale Überlieferung stärker erhalten hat. Die städtebaulichen Befugnisse ruhen in Belgien, in größerem Umfange als in Deutschland, bei den einzelnen Stadtverwaltungen, denen indes für großzügige Aufgaben zumeist die geeigneten Kräfte fehlen. Für städtebauliche Aufgaben von Bedeutung würde sich eine Anlehnung an die neueren Bestrebungen, wie sie in Holland hervortreten, empfehlen. Dies um so mehr, als in den verwaltungsrechtlichen Grundlagen manche Übereinstimmung mit holländischen Verhältnissen besteht.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31.
Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Fritz Heilmann, Berlin.

12. Jahrgang 1915 2. Heft



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

ZÜRICH UND SEINE STADTHAUSANLAGE.

EIN BERGSTADTBILD.

Von Stadtbaurat L. SCHOENFELDER, Königl. Baurat in Düsseldorf.

Von den Städten der Schweiz darf Zürich vielleicht in erster Linie unsere Beachtung beanspruchen. Die einzelnen Städte dieses Landes genießen vom Standpunkt der Bundesregierung ja eigentlich keinerlei Bevorzugung. Nur die Stadt Bern als ihr Sitz wird sich einer besonderen Fürsorge seitens der Regierung wohl auch dann versichert halten dürfen, wenn selbst der demokratische Grundzug der Verfassung eine solche Bevorzugung dem Grundsatze nach ausschließen sollte. Der rein persönliche Umstand, daß eben die Bundesbevollmächtigten die Stadt Bern am häufigsten betreten und den natürlichen Wunsch haben müssen, in der Stadt, die ihren Beratungen dient, besonders günstige Verhältnisse vorzufinden, wird das mit sich bringen. Ist es doch auch in Deutschland die natürliche Folge des Sitzes einer Regierung oder Eisenbahndirektion an einem Ort, daß dieser von der Verwaltung in mancher Beziehung besonders liebevoll bedacht, daß seine Bedürfnisse in besonders entgegenkommender Weise behandelt werden, sobald irgendein Antrag von der betreffenden Stadt vorliegt, der ihre Entwicklung zu fördern scheint.

Es ist wohl kein Zufall daß selbst mit Bern, das durch seine hervorragend schöne landschaftliche Lage mit seinem Bundespalast hoch über der Aare und seinem zauberhaften Ausblick auf das in fast greifbarer Nähe vor einem ausgebreitete Berner Oberland sich auszeichnet, Zürich in Wettbewerb zu treten sucht. Schon bei der Gelegenheit der Errichtung eines Landesmuseums ist eine solche Bewerbung in die Erscheinung getreten. Um das Schweizerische Landesmuseum bewarben sich die Städte Bern, Luzern, Basel und Zürich. Jede der Städte machte der Eidgenossenschaft ihr besonderes Angebot, wie sie die Sammlungen unterbringen wollte. Basel empfahl die seitdem in ein städtisches Museum umgewandelte Barfüßerkirche, Luzern sein altes Rathaus mit entsprechender, besonders auszugestaltender Erweiterung. Bern und Zürich erboten sich zu Neubauten und legten dazu gleich Entwürfe mit vor. Nach langen Kämpfen in den eidgenössischen Räten, bei denen die Vorschläge von Luzern und Basel gleich anfangs fielen, erfolgte die Entscheidung schließlich zugunsten von Zürich. Hier wurde dann die allen Kennern der Schweiz wohlbekannte große Baugruppe dicht am Bahnhof in enger Anlehnung an die schon beim Wettbewerb der Städte vorgelegten Gullschen Pläne vom Planaufsteller errichtet, und der wertvolle Besitz an Kunstaltertümern der Schweiz kam in der Tat in das Züricher Landesmuseum.

Die Entwicklungsmöglichkeiten der einzelnen Städte in der Schweiz sind, wie kaum in irgendeinem anderen Lande, von den mannigfachsten Umständen abhängig. Nicht allein

die Ausbreitungsfähigkeit in einer ebenen Fläche, in einem Flußtale, ist geeignet, hier eine Stadt vor der anderen zu bevorzugen. Wenn dieser Gesichtspunkt allein maßgebend wäre, was ja vom Verfasser dieser Zeilen als irrig für die Entwicklung von Städten überhaupt schon an anderer Stelle verschiedentlich nachgewiesen ist, dann könnten andere Städte ein gleich großes oder größeres Wachstum aufweisen und eine reichere Zukunft in Aussicht stellen als gerade Zürich. Die Entwicklung Berns, das soviel höher liegt, das zudem in seiner Gesamtlage durch das Aaretal stark zerschnitten, man könnte fast sagen zerklüftet wird, ist ebenfalls ein Beweis, daß die Entwicklung einer Stadt ins Große gehen kann, selbst in schwierigem Gelände. Auch die Eisenbahnlinie, an der eine Stadt liegt, entscheidet nicht allein über ihre Zukunft. Wenn dieser Punkt ausschlaggebend wäre, könnte wiederum eine Reihe anderer Orte zu gleichem Gedeihen und Aufblühen gelangen, von denen tatsächlich nichts weniger als solches Wachstum beobachtet wird; Basel darf in dieser Verbindung nicht genannt werden. Als Eingangspforte der Schweiz hat es immer eine Ausnahmestellung eingenommen und ist schon jahrhundertelang als einflußreicher Hauptpunkt im Leben der ganzen Lande nördlich der Alpen bekannt gewesen. Uralte Kaufmannsgeschlechter können in Basel ihre Geschichte weit rückwärts verfolgen, und die alten Baudenkmäler der Stadt sprechen gleichfalls eine höchst beredte Sprache. Was ist es also, was Zürich tatsächlich zur größten Stadt der Schweiz gemacht hat? Was hat ihm eine Einwohnerzahl von heute annähernd 250000 Seelen gebracht, mit deren weiterem Anwachsen es alle Aussicht zu haben scheint, in kurzem alle anderen Schweizer Städte weit hinter sich zu lassen? Man könnte glauben, der Fremdenverkehr, dessen große Welle nach Süden, nach dem Engadin sowohl wie vor allem nach dem Gotthard und durch diesen hinab nach Italien bei ihm vorbeiflutet, begünstige Zürich, mache es reich und fördere es durch Erhöhung seiner Steuerkraft. Aber da hört man von den eingeborenen Zürichern, daß dem durchaus nicht so ist. Zürich zehrt gar nicht vom Fremdenverkehr. Für ihn ist die Stadt in den meisten Fällen nur Durchgangspunkt, nicht Endziel, für ihn liegt sie überhaupt viel zu weit nordwärts am Anfang der Schweiz, um als Haltepunkt in häufigeren Fällen in Frage zu kommen. Die wenigen Gasthöfe, die etwa von den Übernachtenden Vorteile haben, beeinflussen mit ihrem Steueranteil das Jahreshaushalt der Stadt nicht nennenswert. Was Zürich groß macht und immer größer, das ist die Industrie. Die zu fördern, ist offenbar die Aufgabe der Stadtverwaltung.

Um das zu tun, hat man in Zürich bereits weittragende Pläne auf das ernstlichste erwogen. Die Limmat, der Abfluß des Züricher Sees, hat zu starkes Gefälle, um für heutige Anforderungen ohne weiteres schiffbar zu sein, wenn sie auch in früheren Zeiten einfachere Schiffsgefäße und Flöße getragen. Andererseits verleiht, so scheint es, die Zugänglichkeit einer Industriestadt mit Hilfe eines Wasserweges doch dem Ort einen großen Vorsprung vor jeder anderen Stadt, die auf dem Wasserwege nicht zugänglich ist. So hat man sich denn sehr ernsthaft mit der Absicht der Schiffbarmachung (Kanalisierung) der Limmat getragen, gibt aber daneben auch der Erwägung Raum, daß Zürich vielleicht noch besser von einer andern Seite her, nämlich von dem Glattfluß, zu Wasser mit der Außenwelt wird in Verbindung treten können. Die großen Pläne der Schiffbarmachung des Rheins bis Basel und darüber hinaus, womöglich bis zum Bodensee, hängen mit diesem Gedanken innig zusammen, und man muß sagen, daß bei dem heutigen Stande der Technik und besonders der Auffassung, die wir wasserbautechnischen Fragen entgegenbringen, der Gedankengang der Züricher durchaus nicht unerfüllbar erscheint. Wir leben in einer Zeit, in der man eine neue Rheinmündung bei Emden plant, in der eine fahrbare Verbindung zwischen Donau und Rhein für größere Schiffsgefäße möglich und der Panamakanal sich als keine Unmöglichkeit erwiesen. Die Züricher Stadtverwaltung darf der Lösung dieser Frage mit Ruhe entgegensehen. Auch für den ganzen Verkehr innerhalb der Stadt, sowohl der heutigen wie einer Zukunftsstadt, eines Groß-Zürich, das sich immer mehr U-förmig um die Nordspitze des Züricher Sees herumzulegen beginnt, wird der Wasserverkehr mit kleinen leichten Booten ebensowohl, wie der ja noch viel wichtigere mit Frachtschiffen in der Zukunft eine immer größere Rolle spielen, je mehr er schon heute in den Vordergrund tritt. Die Entwicklung des Motorbootbetriebes wird dann, das darf erwartet werden, sehr bald dem Verkehr Dienste leisten können, wie sie keine elektrische Bahn und in mancher Beziehung selbst keine Schnellbahn in gleich bequemer und einfacher Weise zu übernehmen imstande ist. In der Richtung hat Zürich schon heute große Ähnlichkeit mit Hamburg und der Lage seiner Stadtteile um die Außenalster herum. Wie dort der Personenverkehr zu einem sehr erheblichen Teil bereits durch den Dampfbootbetrieb bewältigt wird, so wird auch, in Zürich, was heute nicht ist, die Zukunft noch bringen. Um so mehr wird das der Fall sein, als, wie sich gezeigt hat, die Ufer des Züricher Sees sich noch erheblich verbreitern lassen und durch Schüttungen in den See hinein Flächen gewonnen werden können, wenn auch nicht vielleicht sobald für den Anbau, so doch für den Straßenbau, für Grünanlagen und derartiges mehr. Weisen doch die alten Stadtpläne nach, daß das alte Zürich nur bis zu dem allen Fremden genugsam bekannten Bauschänzli gegangen ist, das heute weit zurück vom Seeufer liegt (siehe Tafel 8), und vor dem vorbei sich jetzt breite Kaianlagen mit Prachtstraßen, Terrassen und Brücken hinziehen. Auch im Südwesten hat die Stadt schon seit einiger Zeit am Seeufer Schüttungen vorgenommen und erweitert sie immer mehr, um hier einer größeren Hafenanlage Raum und Ladegelegenheit zu schaffen.

Was endlich die Besiedelungsfrage im engeren Sinne, die Wohnfrage, anlangt, so kann man sich kaum größere Reize für eine Wohnlage denken als die, welche die Stadt Zürich aufweist. Der Blick allein über den See von einem Ufer zum anderen in der Richtung von Osten nach Westen und umgekehrt ist es nicht nur, der Zürich so besonders bevorzugt erscheinen lassen würde, auch nicht der Blick nach Süden weiter bis zum Tödi und Glärnisch hinüber und ihre rosig in der Abendsonne erglühenden Bergketten. Wer Hamburg kennt und seine Außenalster, weiß, daß von solchen Blicken nur die unmittelbar an der Wasserfläche Wohnenden etwas haben, wenn deren Ufer flach sind oder nur sanft geneigt. Aber in Zürich breitet sich an der ganzen Ostseite des Sees ein ziemlich stramm ansteigendes Bergvorland aus. In wundervoller Terrassierung steigt dieses bis zu Höhen von 300 m überm Seespiegel an und wird so von seinen verschiedenen Abstufungen aus um so köstlichere Blicke über den See hin nicht einer kleinen

Anzahl von Menschen, sondern einer sehr großen und zahlreichen Bewohnerschaft bieten in Zukunft, je geschickter die Bebauungspläne derartige Blicke in die Nähe und Ferne durch entsprechende Straßenführung und Freihaltung von Blickflächen gewähren werden. Auch auf diesem Gebiete ist die Stadtverwaltung, besonders unter der umsichtigen Führung des Stadtingenieurs Wenner, lebhaft tätig. Wiederholte Ausschreibungen von Bebauungsplanswettbewerben haben reiche Ausbeute zutage gefördert, die, wenn sie auch nicht unmittelbar benutzungsfähig war für die Ausgestaltung der Bebauungspläne, doch eine große Menge von guten Vorschlägen zusammengebracht hat, deren Verarbeitung sich die städtische Bauverwaltung angelegen sein läßt. Der Umstand, daß ein Zusammenschluß einer größeren Reihe von Nachbargemeinden mit der Stadt Zürich in absehbarer Zeit unvermeidlich erscheint, will man nicht eines Tages die einzelnen Gemeinden an ihrer Kirchturmspolitik stranden sehen, hat bereits zu weiteren Plänen geführt. Im Schoße der Verwaltung wird ein Wettbewerb um einen Generalbebauungsplan von Groß-Zürich vorbereitet. Man spricht es offen aus, daß das Vorbild Deutschlands, wie auf vielen anderen Gebieten, auch auf diesem den Zürichern viel zu denken gegeben hat, und daß die Wettbewerbe um Pforzheims, um Berlins und Düsseldorfs Zukunftsbebauung es auch der Stadt Zürich nahelege, die großen, alle die Vororte gemeinsam angehenden Fragen in einem solchen Wettbewerbe ihrer Klärung entgegenzuführen. Man braucht nur die Stadtpläne vom heutigen Zürich und seinen Nachbargemeinden zu studieren, um die Berechtigung dieses Vorgehens, ja seine Notwendigkeit durchaus einzusehen.

Auch die Grünflächenfrage spielt dabei eine Rolle. Eine Bauverordnung, die schon heute besteht, gibt der Stadtgemeinde immerhin noch keine rechte Waffe in die Hand, die allmähliche Abholzung von Waldflächen auf den Anbergen zu verhindern. Ein lebhafter Streit ist zwischen der Doldergesellschaft und der Stadtgemeinde entbrannt. Jene ist eine Landgesellschaft, die in erster Linie die Aufschließung und den Anbau ihrer Gelände im Osten des Stadtgebietes als ihre Aufgabe ansieht und für diese Absicht auch schon große Opfer gebracht hat durch den Bau einer Drahtseilbahn zu den Höhen hinauf. Es handelt sich nun darum, ob die Gesellschaft berechtigt ist, einen Teil ihres Waldbesitzes niederzuschlagen und an seine Stelle eine Anzahl von Einzelhäusern zu setzen, oder ob nicht vielmehr diese Waldfläche ein so wichtiger Bestandteil des Stadtbildes geworden ist, daß seine Beseitigung als eine Verunstaltung anzusehen ist. Der Streit sagt viel für die heutigen schwierigen Verhältnisse, soweit sie die Erhaltung von Grünflächen bebetreffen. Auch auf dem Gebiete will Zürich, die Richtigkeit des Grundsatzes „Grünflächen in einer Zukunftsstadt überall und in ausgedehntestem Maße“ voll sich zu eigen machend, möglichst rechtzeitig noch bestimmte Gesichtspunkte aufstellen. Es möchte nicht später, wie so viele andere Städte, vor unübersteiglichen Schranken sich befinden und Millionen ausgeben, um ein paar Fleckchen Grün zu schaffen, die es heute vielleicht für Tausende noch haben könnte. Heute führt noch ein Grüngürtel auf beiden Seiten des Züricher Sees um die Stadt im Norden, Westen und Südwesten herum. Diesen glaubt man mit allen Mitteln erhalten zu müssen als die einzigen für nahe Spaziergänge noch in Frage kommenden Gelände. Ja selbst auf dem Gebiete praktischer Siedelungspolitik geht Zürich anderen Städten voran. Ein größeres künstlerisch bedeutsames Beamtenwohnungsviertel im Riedtligelände, ein ebenso großes und schöneres mit Arbeiterstockwerkswohnungen besetztes im Industrieviertel, beide vom jetzigen Stadtbaumeister Fißler herrührend, zeugen von dem Weitblick und dem hoch entwickelten Verantwortlichkeitsgefühl der Verwaltung.

Der großen Entwicklungsmöglichkeit Zürichs konnte nun offenbar und durfte die Stadt auch nicht unvorbereitet entgegengehen, soweit es ihren eigensten Beamtenkörper angeht. Sie hatte die Verpflichtung, beizeiten sich auch danach umzutun, wo die Verwaltung einer so großen Stadt ihre Unterkunft findet. Aber in der Beziehung war sie nicht leicht daran, waren der Möglichkeiten nicht viele, die sich verfolgen ließen und deren Benutzung auch wirklichen Erfolg gewährleistete. Wenn man den Übersichtsplan vom alten Zürich aus dem Jahre 1800 mit seinen Höhenkurven ansieht (Tafel 11), so überzeugt man sich schnell, daß das alte Zürich nur an der Westseite der Limmat einigermaßen ebene Flächen aufweist und gleichzeitig solche, die im Jahre 1800, also vor hundert Jahren, noch großenteils unbebaut waren. Die Ostseite der Limmat hat sich schneller und dichter angebaut. Offenbar haben die Züricher einstmals die Westseite der Limmat zu besiedeln nur ganz allmählich angefangen, und gerade die ebenere Fläche dort scheint weniger zum Anbau gereizt zu haben als die stärker geneigte am Ostufer. Dort steigen die Höhenkurven schnell vom Seeufer mit 412 bis auf + 420 des Zwingliplatzes an, und schon mit dem unteren Hirschengraben haben sie (siehe den Plan) 426 erreicht; beim oberen mußte sogar eine weit vorspringende Zunge des Kreuzbühls, deren Hochfläche auf 440 liegt, durchschnitten werden, um mit diesem oberen Hirschengraben die Stadt gegen die höher liegenden Geländeteile abzugrenzen und zu schützen. Das alte Zürich von 1576 und 1650 (Doppeltafel 9/10) ging im Westen der Limmat nur bis zu dem Fröschengraben (siehe auch Tafel 11) und dem Sihlkanal. Auf dieser Seite der Limmat hatte den Zürichern ganz besonders der Lindenhofhügel und die St. Peters-Hofstatt gefallen. Diese Flächen waren es hier, die, über die Ebene wieder um 12 bis sogar 20 m auf der Höhe des Lindenhofes emporgehoben, den Bergbewohnern als die gegebenen Ansiedelungsflächen erschienen. Erst Ende des 17. und im 18. Jahrhundert, als die neuere Festungskunst mit ihren vorgeschobenen Basteien Sicherheit auch für ebene Städte gegen bewaffnete Angriffe zu bieten vermochte, wagte man im Westen weiter die Stadtgrenzen hinauszuschieben fast bis an den Sihlfluß, um so größere Geländeflächen zum Anbau zu gewinnen. Im Osten ging man nur wenig über die alten Befestigungen, den unteren und oberen Hirschengraben mit den neuen Außenwerken hinaus.

Daß ein Stadthaus innerhalb dieser Grenzen des alten Zürich von 1800, noch besser aber des älteren Zürich von 1600, liegen müsse, wollte dem geschichtlichen Sinn von vornherein am meisten behagen. Auf den breiten Flächen der Limmat hatte sich in den dortigen, mitten in den Fluß hineingebauten, durch Stege miteinander verbundenen Mühlen von alters ein lebhaftes gewerbliches Treiben abgespielt (Tafel 8). Hier war doch der Mittelpunkt der alten Siedelung und auch des neueren regen gewerblichen Lebens zu suchen. Als vollends der Eisenbahnhof auf die Fläche des alten Schützenplatzes gelegt war, d. h. als er dicht beim



Abb. 1. Nach einer Bleistiftskizze Sempers von 1858 zum Neubau des Rathauses in Zürich.

alten Stadtkern seinen Platz gefunden, erschien die Wahl eines Geländes in nicht zu großer Entfernung von diesem Bahnhofe immer näherliegend. Auch in landschaftlicher Beziehung war eine Lage an der breiten Limmatfläche nicht zu unterschätzen. Jeder Züricher wußte die schönen Blicke über die Limmat hinweg von einem Kai zum anderen voll zu würdigen. Man freute sich der Standpunkte, die man für die Betrachtung der gegenüberliegenden Gebäudegruppen vom jenseitigen Limmatufer gewinnen konnte. Die alten Mühlenstege (siehe Tafel 8) waren in der Zwischenzeit im Laufe der Jahrhunderte zu festen durchlaufenden Brücken von entsprechender Breite ausgebaut worden, und neue waren ihnen hinzugefügt, besonders die große im Zuge der Kaistraße am See entlang. Endlich hatte das alte Rathaus immer an der Limmat gestanden, weit vorgeschoben sogar in den Fluß, ebenso wie die alte Wasserkirche. Sowohl die Überlieferung wie die zahlreichen Brückenverbindungen, welche die Ufer der Limmat so stark miteinander verknüpften, ließen beide Flächen als gleichwertig erscheinen, wenn es sich um die Wahl eines neuen Rathausbauplatzes handelte.

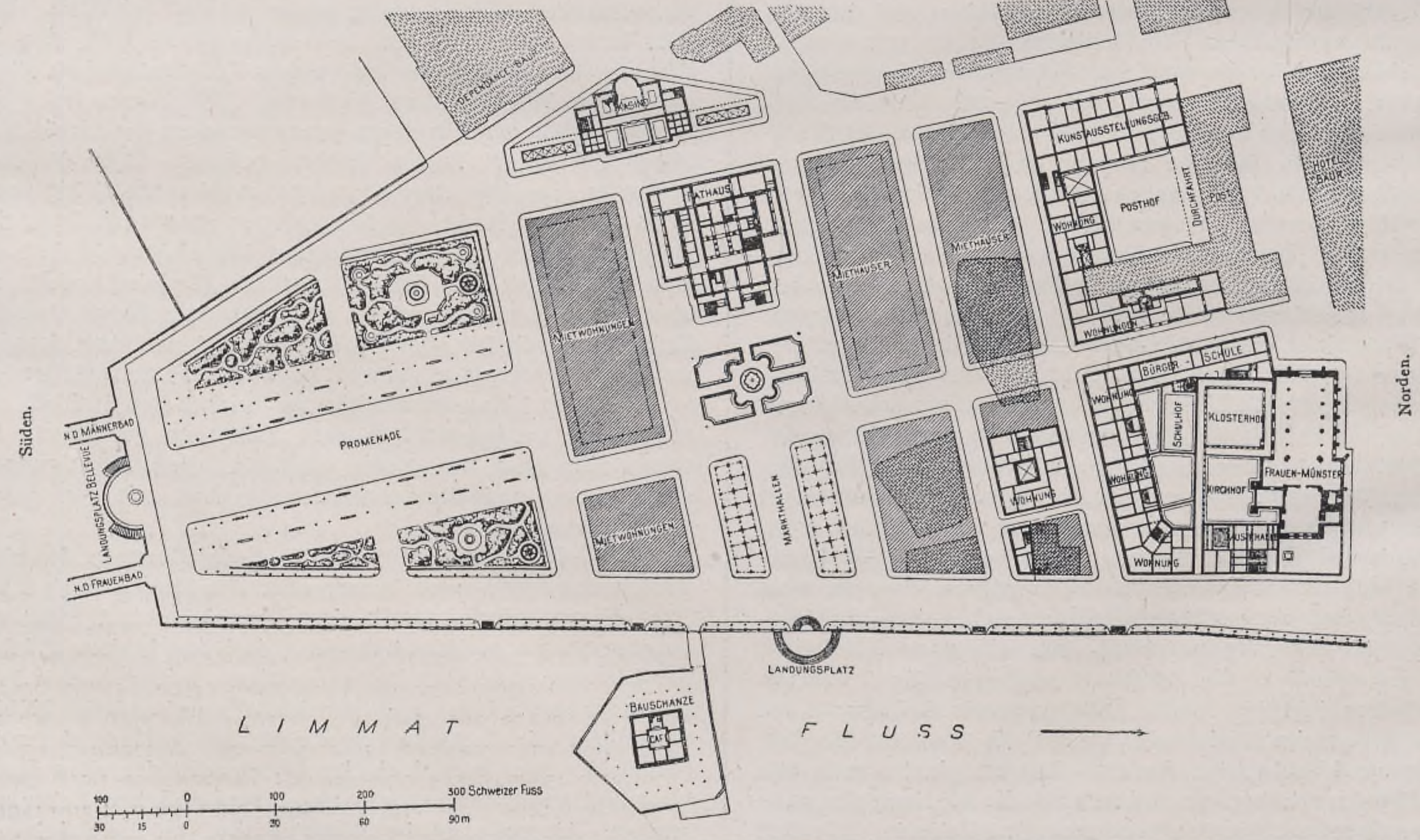


Abb. 2. Grundriß zu Abb. 1 von Semper nach der Schweizerischen Bauzeitung von 1904.

Damit aber war die Lage an der Limmat für jeden Züricher die gegebene. Ausschlaggebend konnte nur noch sein die Frage, wo denn eine entsprechend große Fläche zu finden sei, um ein großes Geschäftshaus für alle Verwaltungszweige zu errichten.

Da war es denn besonders eine Persönlichkeit, die klärend in der Folgezeit auf die Bau- und Platzfrage einwirkte, der Architekt und zeitweilige Stadtbaumeister Gustav Gull, heute Professor an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich. Gull ließ sich im Jahre 1894, nachdem eben die neue Gemeindeordnung für das durch Einbeziehung von zwölf Vororten vergrößerte Zürich in Kraft getreten und die Beschaffung von neuen Räumlichkeiten für die vergrößerte Verwaltung akut geworden war, durch den damaligen Bauamtsvorstand Dr. Paul Usteri bestimmen, während des Landesmuseumsbaues in die städtische Verwaltung einzutreten und die Leitung des besonders für die Planung der städtischen Neubauten geschaffenen Hochbauamtes II zu übernehmen. Er hatte in den Jahren 1895 bis 1900 sich amtlich zunächst mit der Vergrößerung des im alten Fraumünster errichteten neuen Verwaltungsgebäudes zu beschäftigen und löste diese Aufgabe in höchst geschickter Weise. Zwischen die einstmals mit einem Klostergebäude in unmittelbarem Zusammenhang stehende, gotische Kirche und das Verwaltungsgebäude (siehe Tafel 11) setzte er einen Zwischenbau, der mit Bogengängen an die Münsterkirche unmittelbar heranrückte. Bewußt also brachte er nach alten Vorbildern einen Profanbau größeren Stils mit der Kirche in künstlerische Verbindung, lehnte sich aber gleichzeitig in den Höhen der Gurt- und Hauptgesimse an die gleichen Höhen des vorhandenen Verwaltungsbauflügels an und ging so auch mit diesem eine gewisse Verwandtschaft ein. Sein Bau, der in scheinbarem Gegensatz zu dem ausgesprochenen Renaissancebau des vorhandenen Verwaltungsbaues sich in spätgotische Formen hineinbewegte, behandelte diese doch in so freier Weise, daß die städtebaulich bedeutsame Gesamtlösung der schwierigen Baufrage ebenso wie seine Einzelbehandlung schon damals die Aufmerksamkeit weiter Kreise auf ihn lenkte. Für den Fall, daß eine fernere Ausdehnung der Amtsräume später noch einmal notwendig werden sollte, nahm man in Verwaltungskreisen die Errichtung eines weiteren Flügels auf der Fläche der bei dem Fraumünsteramte geschaffenen Stadthausanlagen als das Gegebene an. Ja, selbst das Fraumünsteramt einmal ganz wieder zu verlassen, sah man als keine Unmöglichkeit an. Ein Bauwerk wie das ausgeführte schien nach heutigen Auffassungen auch für manche andere große Verwaltung sehr wohl brauchbar, für eine größere Bank, ja selbst für ein Warenhaus großen Stils. Der weite, durch mehrere Stockwerke reichende, von Bogenhallen umzogene Lichthof konnte jedem solchem Unternehmen wertvolle Dienste leisten.

Die Frage eines Zukunftsrathauses hatte in Zürich bereits früher große Geister sehr nachdrücklich beschäftigt, darunter vor allen Dingen Semper, der in den Jahren 1855 bis 1871 in Zürich wirkte. Er meinte den Schwerpunkt der Stadt allmählich nach dem Seeufer hin verlegen zu müssen und hatte bei den im Jahre 1837—1843 ausgeführten großen Anschüttungen am nördlichen Seeufer einen Platz unmittelbar dahinter an der Limmat als Rathausplatz bezeichnet (siehe Doppeltafel 12/13). Freilich konnte Semper die Entwicklung der Stadt noch weniger voraussehen zu seiner Zeit, als das gegen Ende des vorigen Jahrhunderts möglich war, und sein Bauwerk, das wir nach einer Bleistiftskizze von 1858 (Textbilder 1 u. 2) bringen, hätte räumlich großen Anforderungen natürlich noch viel weniger zu genügen vermocht, als das unter Gulls Leitung erweiterte Verwaltungsgebäude neben dem Fraumünster. Dennoch schien die ehrfurchtsvolle Rücksicht auf Semper und seine Baugedanken einerseits und fernerhin der im ersten Augenblicke verlockende Gedanke der allmählichen Verschiebung des Schwerpunktes der Stadt nach dem Seeufer so stark die Gesamtstimmung der Bevölkerung zu beeinflussen, daß man in dieser Gedankenrichtung sich eine Weile weiterbewegte.

Als 1881 bis 1888 Stadtingenieur Burkli zwischen Bahnhofstraße und Fraumünsterstraße seine Kaianlagen herstellte, bezeichnete man, der Zukunft vorgreifend, die vor den älteren, in den zwanziger Jahren aufgeschütteten Geländeteilen entstandenen Anlageflächen geradezu als „Stadthausplatz". Aber die Studien, die Gull während seiner Amtstätigkeit als Stadtbaumeister über die Eignung dieses Platzes machte, ließen in ihm bald ernste Bedenken aufsteigen. Einerseits mußte man fürchten, auch hier auf dem immerhin durch die umgebenden Straßen begrenzten Platze sehr bald nicht mehr auskommen zu können, und zweitens konnten die einzig möglichen Standpunkte für die Betrachtung eines solchen Bauwerks entweder von den verhältnismäßig schmalen umgebenden Straßen oder von dem gegenüber liegenden, hier sehr weit entfernten Limmatkai als für den Neubau des Rathauses besonders günstig durchaus nicht angesprochen werden. Auch der Platz der ehemaligen Tonhalle am Bellevueplatz auf dem rechten Seeufer, über den Gull ebenfalls Studien anstellte, schien ihm keine allseitig befriedigende Lösung für die Stadthausbauten zu bieten. Erst als die Frage der Verlegung der kantonalen Strafanstalten auftauchte und bekannt wurde, daß die Regierung mit einer Privatvereinigung über den Verkauf dieses am nördlichen Ausläufer des Lindenhofes gelegenen Geländefläche des ehemaligen Otenbachklosters in Unterhandlung stehe, schien sich ein gangbarer Weg zu zeigen.

Gull richtete sein Augenmerk sofort auf diese Stelle. Anfangs Dezember 1897 unterbreitete er dem Stadtrate eine Planskizze, durch die er nachwies, daß auf diesem Gelände durch Zusammenfassung mit einigen benachbarten Grundstücken ein ideal gelegenes Baugelände für die Stadthausbauten zu gewinnen sei. Es handelte sich nur darum, die Flächen, in die im 18. Jahrhundert das barocke Waisenhaus eingesprengt war, mit dem sehr wohl erhaltungsfähigen und im Sinne der Denkmalspflege erhaltungswürdigen Gebäude zusammenzunehmen. Eine Anzahl weiterer Grundstücke am Sihlkanal und rings in der Nachbarschaft am Schipfekai, die allmählich schon in den Besitz der Stadt gekommen waren, mußte man mit in das Geschäft hineingeben. Endlich galt es, die alten kleinen Wasserläufe, die das Gelände zum Teil durchschnitten, zuzuschütten. Dann konnte hier ein Bauplatz entstehen, der im ganzen eine Fläche von annähernd 50000 qm aufwies und somit weitestgehenden Ansprüchen auf Errichtung eines recht großen Zukunftsstadthauses genügen mußte. Es war sogar anzunehmen, daß nach Neuregelung und Aufschließung der Gesamtfläche durch entsprechende Straßenzüge noch Boden genug übrigblieb, um durch Verkauf ein Geschäft zu machen und mit diesem einen Teil der großen Unkosten der Neubauten zu decken.

(Schluß folgt.)

DER KLEINWOHNUNGSBAU DIE GRUNDLAGE DES STÄDTEBAUES.

AUS EINEM VORTRAGE, GEHALTEN AM 31. JULI 1914 IN KÖLN (RHEIN) IN DER GENERALVERSAMMLUNG DES RHEINISCHEN VEREINS FÜR KLEINWOHNUNGSWESEN.

Von THEODOR GOECKE, Berlin. (Schluß.)

Von einem fast schrankenlosen individuellen Kunstschaffen sind wir heute wieder zur Blockeinheit in der geschlossen bebauten Stadt, zur Gestaltung von Häusertypen in der Wohnbaukunst gekommen oder, schärfer ausgedrückt, zurückgekehrt. Nicht das einzelne Haus bildet da eine städtebildende Einheit, vielmehr die Zusammenfassung der einzelnen Häuser zu einem Blocke.

Der Baublock ist eine von Straßen umgrenzte Baumasse mit eingeschlossenen Höfen oder Gärten, eine nur dem Grade nach verschiedene städtebauliche Einheit, je nachdem er in geschlossener Reihe oder in mehreren Gruppen bebaut wird; erst bei offener Bauweise, die jedoch für den Kleinwohnungsbau meist nur in ländlichen Verhältnissen, oder im Hügellande, in landwirtschaftlichen oder gärtnerischen Betrieben, am Berghange usw., also in besonderen Fällen angebracht erscheint, wird die Straffheit der Blockform gelockert. Die eigentlich städtische Bebauung ist früher stets eine geschlossene gewesen für jedermann, erst recht in den Nebengassen, wo sich die kleinen Leute zusammenfanden. Ein Haus sah hier aus wie das andere; nur die Blöcke im ganzen ließen durch die Art der Aufteilung, insbesondere durch die Ausbildung der bevorzugten Ecken, Unterscheidungen zu. Dies gilt auch noch heute und wird immer seine Geltung behaupten. In diesen Wohnstraßen kommt es auf einen ruhigen Rhythmus an, den wir in der mittelalterlichen Stadt schon, obwohl sich damals jeder sein Haus für sich selbst erbaute, in der Reihung schlichter Giebel finden, um so mehr heute, wo wir in steigenden Maße Miethäuser oder Genossenschaftshäuser bauen, wobei in breiten und langen Straßen eine größere Einheit notwendig ist als in schmaleren und kürzeren. Der Unterschied zwischen einst und jetzt beruht in der Bereicherung der Hausformen, in der Erhöhung des allgemeinen Wohnbedürfnisses — ob Einfamilien- oder Stockwerkshäuser erbaut werden, wie die Größe und Ausstattung der Wohnungen beschaffen sein sollen usw. — das Wohnbedürfnis gleicher Schichten bleibt aber nahezu dasselbe. Die Stadthäuser werden zudem auf Vorrat gebaut; man wohnt unter Umständen während eines kurzen Lebens in einer Anzahl verschiedener Wohnungen aus den verschiedensten Gründen, die alle möglichst gleichartig angelegt werden sollten, um dieselben Möbel wieder aufstellen zu können. Die ideale Forderung der städtischen Bebauung ist also ein gleichförmiger Grundriß für Wohnungen gleicher Mietspreise.

Damit kommen wir zum Haustypus für die verschiedenen Lebenslagen und Bevölkerungsschichten. Ein geistreicher Mann soll zwar gesagt haben, das sei der Tod der Kunst — doch handelt es sich hier nicht um individuelle Kunstwerke, sondern um Industrieerzeugnisse, die in Massen hergestellt werden und darum doch einem Kunstgesetze unterworfen sein können und sollten, das den einzelnen Gegenstand einer höheren Einheit unterordnet. Dies entspräche auch dem allzu schroffe Unterschiede ausgleichenden Zuge der Zeit, der nach einem künstlerischen Ausdrucke verlangt. Das schließt natürlich Abweichungen in Einzelheiten nicht aus, in den schmückenden Zutaten, in mehr oder minder reicher Ausgestaltung, namentlich aber in der Belebung durch die Farbe.

Diese Zusammenfassung der einzelnen Häuser zum Gesamtorganismus des Baublockes bietet mancherlei Vorteile, die der Gesamtheit zugute kommen — durch die vorhin schon erwähnte Vereinheitlichung des Blockinnern, das bei der gleichmäßigen Gestaltung der Randbebauung kein Bild individueller Zerfahrenheit mehr bietet, bei aller Einfachheit der Mittel eine harmonische Gestaltung auch der Rückseiten der Bebauung ermöglicht, was von gleicher Bedeutung ist für den Fall, daß das Innere unverbaut, mit gemeinsamen Erholungs- und Spielplatzanlagen bzw. öffentlichen Grünanlagen ausgestattet wird, als auch für den — in sozialer Hinsicht vorzuziehenden — Fall, daß das Innere mit niedrigen Häusern bebaut und mit einzelnen Hausgärten ausgefüllt werden soll. Im ersteren Falle wird die Festsetzung einer hinteren Bauflucht, im anderen Falle ein den Bebauungsplan ergänzendes Ortsstatut das Ziel erreichen lassen. Im Notfalle, wo der überkommene Grundbesitz ungünstig aufgeteilt ist, schafft die Umlegung die geeignete Grundlage für die einheitliche Bebauung.

Und nun zu den Haustypen. Früher war jeder Handwerksmeister auf seine Art ein Künstler — ein Kunsthandwerker. Der Zimmermann, der Maurer waren Meister in der Kunst des Bauens für die alltäglichen Bedürfnisse des Bürgers und Bauern. Ihre Bauten waren aber nicht, worauf, wenn ich nicht irre, der Bund „Sächsischer Heimatschutz" zuerst wieder hingewiesen hat — Erfindungen eines einzelnen, wenn ihnen auch oft genug etwas Persönliches anhaftete. Sie waren Glieder einer langen Entwicklungsreihe — in ihnen steckte die Summe der Erfahrungen vorangegangener Geschlechter. Immer wieder wurde der althergebrachte Baugedanke abgewandelt, für ihn mit geringen Abänderungen der sach- und zeitgemäße Ausdruck gefunden. In jahrhundertelanger Wiederholung sind diese Bautypen — Bauern- und Bürgerhäuser — zu ihrer Vollkommenheit gelangt. Derartige Bauten stehen heute noch zu Dutzenden abseits der großen Verkehrsstraßen, in den kleinen Städten, auf dem Lande, die noch nicht von der Großstadtsucht angekränkelt sind — sie sind in der Tat Dutzendware, im besten Sinne des Wortes. Wir betrachten sie heute noch mit Wohlgefallen — ob spätere Geschlechter aber unserer heutigen Dutzendware mit derselben Empfindung gegenüberstehen werden?

Wir stehen erst im Beginn einer neuen Entwicklung.

Der Bauhandwerker alten Schlages ist verschwunden; aus ihm ist der Unternehmer geworden, der die Erzeugnisse der Industrie einkauft und zusammenbaut. Der Unternehmer ist also in erster Linie Kaufmann — Zeit ist ihm Geld und sein Daseinskampf oft ein schwerer. Dem jungen Mann seines Geschäftes, der selbst erst lernen soll, fällt meist die Kunst des Zusammenbauens zu. In diesen beiden Punkten muß der Hebel zur Besserung angesetzt werden. Denn die Beschaffenheit der Industrieerzeugnisse läßt noch viel zu wünschen übrig, und das Zusammenbauen gegebener Stücke zu einem harmonischen Ganzen läßt sich auch nicht an einem Tage erlernen. Der Faden der Überlieferung ist abgebrochen, kann auch nicht beliebig wieder angeknüpft werden; denn die Bauaufgaben selbst sind andere geworden. Erhöhte Anforderungen in gesundheitlicher Beziehung, gesteigerte Ansprüche an die Zahl und Ausstattung der Räume, unterschiedliche Bewertung für die Feuerversicherung und Beleihung je nach der Bauart auf der einen Seite, Herabminderung der Baukosten, geringere Ansprüche an die Lebensdauer der Gebäude und kürzere Fristen für die Herstellung des Baues auf der anderen Seite! Alles drängt auf schnelles und billiges Bauen hin.

Diese neuen Bauaufgaben wieder gut zu lösen, sind neue Typen notwendig; daß diese Einsicht nunmehr durchdringt, läßt einen freundlichen Ausblick in die Zukunft des Kleinwohnungsbaues zu. In einigen Landkreisen der Provinz Brandenburg sind bereits für die landläufigen Hausbauten Vorbilder auf dem Landratsamte erhältlich. Erst wenn man sich auf Typen geeinigt hat, die dem Wohnbedürfnisse der verschiedenen Bevölkerungsschichten unter Berücksichtigung landschaftlicher Eigenart entsprechen, läßt sich eine weitere Vervollkommnung im Bau und in der Beschaffenheit der dazu notwendigen Bauteile erhoffen. Als Ziel wird uns etwa die Art vorschweben müssen, wie eine typische Maschine aus ihren fertig bezogenen einzelnen Teilen, deren Abmessungen Handelsmaße sind, zusammengesetzt wird. Entsprechen alle diese Teile in vollkommenster Weise ihrem Sonderzwecke, und werden sie als dem Gesamtzwecke dienende Glieder zu einem vollkommenen Ganzen zusammengefügt, in dem sowohl die Teile unter sich, als auch in ihrem Verhältnisse zum Ganzen ausgeglichen erscheinen, so entsteht auch etwas, das man schön nennen kann, wenn auch allereinfachster Art.

Trotz unzähliger Erfindungen auf dem Gebiete des Bauwesens stehen wir in dieser Beziehung aber erst noch in den Anfängen. Fast zu jedem Bau sind immer wieder neue Zeichnungen erforderlich. Wäre es erreichbar, Häuser zu erbauen etwa wie Döckersche Baracken oder wie nordische Holzhäuser, so würden erhebliche Ersparnisse zu erzielen sein. Fenster und Türen sind ja fertig aus der Fabrik zu beziehen, wie Öfen und sonstige Einrichtungsgegenstände. Aber die zum Aufbau des Hauses erforderlichen Maurer-, Zimmer-, Dachdecker- und Klempnerarbeiten sind noch arg zersplittert. Wir haben zwar ein Normalformat für Ziegelsteine, doch müssen die Steine erst an Ort und Stelle mit Kalkmörtel zu Mauerwerk zusammengefügt werden, was oft einen langen Austrocknungsprozeß bedingt. Wir haben zwar Normalprofile für eiserne Träger und Handelsmaße für den Querschnitt der Bauhölzer — doch müssen, solange die Weiten der mit Trägern zu überdeckenden Öffnungen wechseln, immer aufs neue statische Berechnungen aufgestellt, sofern die Längen der Bauhölzer keine feststehenden sind, immer wieder Holzlisten aufgestellt werden — abgesehen davon, daß in der sogenannten Massenberechnung eine ungeheure Arbeitsverschwendung liegt, müssen Träger und Bauhölzer immer erst nach Längen besonders bestellt werden, während es einfacher und billiger wäre, umgekehrt den Bau nach fertig vorhandenen Längen einzurichten. Massive Decken und Fußböden werden ja heute schon vielfach fabrikmäßig hergestellt — auf diesem Wege könnte noch weiter gegangen werden.

Vielleicht gelingt es der Industrie noch, größere Wandteile fertig zum Bau zu liefern oder die Wände an Ort und Stelle nach einem einfachen Verfahren herzustellen, wie Brücken- und Uferbauwerke. Versuche sind nach dieser Richtung auch schon gemacht worden, und zwar zuerst in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts in Rummelsburg bei Berlin, wo Wände, Treppen und gar Dächer von Kleinwohnungshäusern in Holzformen aus Beton gestampft wurden, und neuerdings wieder in der Siedelung „Freie Scholle“ mit hohlen Betonwänden vom Baumeister Lilienthal. Doch zu einer dauernden Aufnahme derartiger Herstellungsweise in den Schatz der Baukonstruktionen ist es noch nicht gekommen. Nur Grund- und Kellermauern werden schon vielfach aus Beton hergestellt, in größerem Umfange hat dies die Baugenossenschaft „Ideal“ in Neukölln bei ihren Bauten in Britz getan.

Eine Voraussetzung muß allerdings gemacht werden, wenn ein weiträumiger Kleinwohnungsbau sich in neuen Siedelungen betätigen soll — eine rechtzeitige Vermehrung der Verkehrsmittel. Nach den Mitteilungen von Professor Dr. Eberstadt in seinem Buche „Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen“ ist die Ausgestaltung der Verkehrseinrichtungen derart, daß den gewerblichen Arbeitern die Beschäftigung an den Sitzen der Industrie und zugleich die Beibehaltung der Wohnungen auf dem Lande ermöglicht wird. Trotz der Großstadtbildung ist die Bevölkerung günstig über das Land verteilt. In Gemeinden bis zu 25000 Einwohnern wohnen nicht weniger als rund 75 % der Gesamtbevölkerung. Die Vermehrung der Verkehrsgelegenheiten, die ein dichtes Netz von Vollbahnen, Kleinbahnen und Straßenbahnen bilden, hat also nicht zur Abwanderung der Landbevölkerung in die Stadt geführt, sondern umgekehrt die Leute, wenn sie auch in der Stadt beschäftigt sind, auf dem Lande festgehalten.

Die Verschiebung der Bevölkerung vom Lande in die Stadt hat auch zu einer Umwandlung in der städtischen Besiedelung geführt. Es trennen sich Geschäftsstadt und Wohnstadt. Es bilden sich Vororte, Landhaussiedelungen, Gartenstädte. Der städtisch gewordene Mensch strebt zur Natur zurück. An die Stelle der Dörfer tritt also nicht schlechtweg die Stadt, sondern ein die Vorteile von Stadt und Land vereinigender Vorort. Dieser gesunde Zug verdient weitgehende Förderung zum allgemeinen Wohl. Jede neue Kleinbahn, die Gründung von Städtebahnen, die Hinausführung städtischer Schnellbahnen auf das Land erschließen neues Wohngelände, das die Bevölkerung über weite Räume verteilt. Auch dieser Ausblick ist ein erfreulicher, wenn auch nicht gleich damit die Blüten der Zivilisation — Wasserleitung und unterirdische Entwässerungsanlage — aufgehen. Großstädte wachsen durch eine derartige Besiedelung schließlich zu neuen Gebilden zusammen, so daß man schon an einen Gesamtbebauungsplan, z. B. für das ganze Industriegebiet von Düsseldorf bis Dortmund, hat denken können.

DURCHBRUCHSFRAGEN IN ALTSTADT-HANNOVER.

STUDIE. Von A. KNOCH, Geheimer Baurat in Hannover-Waldhausen.

Hannover, im Kreuzpunkt der alten Handelsstraßen von Hamburg nach Frankfurt und von Holland nach Berlin und Rußland gelegen, hat sich seit der Einführung der Eisenbahn so stark vergrößert, wie kaum eine zweite Stadt Deutschlands. 1813 auf 15000 Einwohner herabgesunken, besaß es 1862 schon 72000, 1882 148000, und besitzt es heute mit dem Vororte, der Stadt Linden, etwa 400000 Einwohner.

Um die kleine mittelalterliche, noch heute bestehende Altstadt schuf einer der größten Baukünstler, die das Hannoverland je gehabt, Laves, einen Bebauungsplan, der an Schönheit und praktischer Brauchbarkeit bis heute in Deutschland unerreicht dasteht. Alles fast, was Hannover an Schönem aus neuerer Zeit besitzt, verdankt es diesem genialen Architekten, der hier das war, was Schinkel in Berlin war. Aber Laves war auch, wie angedeutet, ein genialer Städtebauer.

Nicht alles, was Laves geplant, ist ausgeführt. Hannover besitzt neben vielen Schönheiten, wie den die Stadt unmittelbar im Halbkreis umgebenden Stadtwald, wie den Welfen-, den Georgen-, den Herrenhäuser Garten, die Maschwiesen usw. viele schöne Bauten und Plätze: Bahnhofsplatz, Georgsstraße, Georgsplatz, Friedrichswall, Waterlooplatz usw., alles Lavessche Schöpfungen. Den Mittelpunkt Hannovers bildet das prachtvolle Königliche Theater von Laves mit den umgebenden parkartigen Plätzen und der Hauptgeschäftsstraße. Alles dies macht das „alte Forum" Ernst Augusts aus, des ersten Königs von Hannover.

Neuerdings ist ein zweites Forum, am Friedrichswall gelegen, mit dem großen, vor Jahr und Tag fertiggestellten Rathause entstanden, das, wenn das noch fehlende dritte Drittel ausgebaut sein wird, etwa 15 bis 16 Millionen beansprucht und eine gewaltige Anlage darstellt.

Während das alte Forum aus einem dreieckigen und einem quadratischen Parkplatze von etwa zusammen 500 m Länge und 100 m Breite besteht, besitzt das neue Forum eine Länge von 700 und eine Breite von etwa 200 m und mehr. An der einen Längsseite stehen Wohnhausbauten, an der anderen öffnet sich neben dem Rathause der Maschpark mit den Maschwiesen und dem Ausblick auf die nächsten Berge, den Deister, den Saupark, den Hildesheimer Wald usw. Dies neue Forum an sich ist eine hervorragend schöne, gewaltige, alte Platzanlage, die in den letzten 15 Jahren gut vervollkommnet ist; an der einen Seite schließt sie das Provinzialmuseum von Stier ab, und von der anderen Seite schauen die Bauten des Polizeipräsidiums, des Zeughauses usw. in diese kostbare Mitte hinein; weiter am unteren Ende das Königliche Schloß, das Archiv, die Wasserkunst usw. und noch weiterhin der monumentale Waterlooplatz. Alles mit der engeren Umgebung zusammen etwas ganz besonders Schönes und Großzügiges: Lavessche Kunst.

Beide vornehmste Anlagen besitzen keinerlei Verbindung, die ihrer Würde und der Würde der Stadt und einer einwandfreien künstlerischen und städtebaulichen Anlage entspräche. Zwischen beiden liegt die Altstadt; neue etwa anzulegende Straßenzüge würden ungünstig einschneiden und Riesensummen zur Herstellung beanspruchen. Der Weg, sie zu schaffen, kann „zurzeit" kaum empfohlen werden. Die kürzeste Verbindung geben die sehr schmale Große Wall- und Große Ägidienstraße. Ihre würdige Verbreiterung oder die Beseitigung des Baublocks zwischen zwei Straßen würde ebenfalls Riesenkosten erfordern; aber sie bedeutete sonst die beste aller Lösungen. Auch andere Möglichkeiten neuer Straßendurchbrüche liegen vor.

Die heutige Verbindung der beiden Schwerpunkte sowie ebenso der Zugang zum neuen Forum von Süden, Osten und zum Teil vom Norden der Stadt her wird vom Ägidientorplatz entweder durch die häßlichen, nüchternen, 9—12 m schmalen Fachwerkstraßen des vorigen Jahrhunderts oder durch die breitere Friedrichstraße gegeben, die aber — und hierin liegt der große Nachteil begründet — einen großen Bogen nach rückwärts macht, so daß der Ankommende nicht dem 16-Millionen-Rathaus ins Gesicht, sondern in den Rücken sieht. Zweifellos städtebaulich ein großer Nachteil. Das Rathaus ist auf diesen Zuschnitt hin auch gar nicht gebaut. Die nüchternste und häßlichste Stelle stellt sich dem Auge zuerst dar. Es ist das alles etwa gerade so, als wenn man jemand besuchen will und tritt mit dem Rücken ins Zimmer hinein, oder jemand hat zwei prachtvolle nahe zueinander gelegene Staatsräume und er verbindet sie durch eine mangelhafte Stube oder Kammer mit altem Gerümpel darin.

Die Sanierung des Stadtteils um die letztgenannten zwei Straßen usw. herum ist möglich. Aber um sie durchzuführen, gehört ein Mann wie seinerzeit Hausmann in Paris, ein Geldmann, der weitsichtig ist, dazu gehört die Enteignung usw. Man könnte warten, bis die Zeit, bis ein solcher Mann einmal da ist, aber inzwischen werden „große Steine" in den Weg gewälzt, so daß der einzige Weg, der heute noch gangbar ist, später nicht mehr zu begehen ist, wenn nicht noch im letzten Augenblicke Abhilfe erfolgt und der Blick geschärft genug ist, um für die Zukunft das Richtige zu erfassen. Welcher Weg später zu begehen ist, ist eine cura posterior; nur soll man sich heute so einrichten, daß später der Weg nicht durch heutige Maßnahmen gänzlich verbaut wird. Das ist der springende Punkt; daher die Mahnung in letzter Stunde.

Aus beiden Plänen — siehe Textbild 3 und Tafel 14 — ist zu ersehen, daß der heutige Zugang zu dem neuen Forum mit dem Rathause ein unkünstlerischer und häßlicher ist. Ein vornehmerer Zugang ließe sich ermöglichen, wenn die jetzt vorhandene 30 m breite Friedrichstraße III auf 25 m verschmälert — die Straßenbäume könnten unter Umständen noch stehen bleiben — und rechts davon eine neue 32 bzw. 31 m breite Monumentalstraße II angelegt würde, so daß zwischen dem alten Forum und dem neuen eine breite, vornehme Prachtstraße entstünde, von der aus man, von Süden, Osten oder Norden der Stadt kommend, dem Mittelpunkt des neuen Forums, dem Rathaus, gerade ins Antlitz

und nicht in den Rücken schaut. Also nicht allein die Verbindung der beiden Foren, sondern ein angemessen vornehmer Zugang von halb Hannover her wäre gewahrt. Wenn man zwei solch kostbare Plätze besitzt und dafür 25 Millionen ausgegeben hat, dann muß man auch das Geld für einen guten Zugang ausgeben. Das ist einfachste Logik.

Daß eine solche Anlage Geld, das nicht sichtbar Zinsen trägt, kostet, ist das „Abc“ aller Baukunst. Vielleicht 1—$1^{1}/_{2}$ Millionen? Es fragt sich nur, ob die Sache diese Summe wert ist. Diese Frage aber kann und muß mit einem vollen „Ja“ beantwortet werden.

Wird der ganze 700 m lange Friedrichsplatz gewinnen, wenn die Anlage so, wie vorgeschlagen, hergestellt würde? Das ist eine weitere Frage, wenn auch die der genannten Zuwegung zu dem größten Forum der Stadt ungleich wichtiger ist. Man kann darauf antworten, daß, wenn am Ende dieses Platzes statt der diesseits geplanten 29 m breiten Front des Hauses (D) eine solche von etwa 50 m Breite nach den Plänen der Stadt stände, das vielleicht günstiger sei; aber das ganze Forum ist so beschaffen, daß man von einem eigentlichen, wirklichen Platz, wie der Blick auf den Plan zeigt, kaum sprechen kann. Auch die Front des Baues E — die schwarz angelegten Bauten sind vom Verfasser als neu anzulegen geplant — und die von D schließen den Platz oder das Forum schon markig genug an der kurzen Seite daselbst ab, sodaß es hier einer Baufront von 50 m bei D nach dem alten „städtischen“ Plane nicht bedarf.



Abb. 3. Ausschnitt aus dem heutigen Stadtplan von Hannover.

Die hier vorgeschlagene Aufmachung hätte weiter den wichtigen Vorteil, daß die Stadtverwaltung in der Nähe ihres Rathauses, dessen Vergrößerung nur eine Frage kurzer Zeit ist, vier große Monumentalbauten errichten und sie alle — oder zum Teil — nötigenfalls als spätere Vergrößerung des Rathauses oder für andere Behörden verwenden kann, die der Stadtverwaltung nahestehen. Die Möglichkeit ist jedenfalls da, in dieser oder jener Weise sich besser als sonst helfen zu können. Irgend ein Nutzen, mögen sich auch die angedeuteten Möglichkeiten vielleicht nicht voll verwirklichen lassen, kann aber aus dieser Form immer gezogen werden.

Die hier gegebene Anordnung der Monumentalbauten dürfte eine angenehme Verteilung der Massen im Grundriß und eine gute Anlage von Schmuckplätzen usw. ermöglichen.

Weiter wird eine unbedingt nötige bessere Entlastung des ungeheuren Verkehrs für die Strecke der Hildesheimer Straße, wo diese in den Ägidientorplatz einmündet, durch die neue Straße IV ermöglicht; die Fläche F ist städtisches Gelände. Auch der untere Teil der Fläche um Gebäude C gehört zum Teil der Stadt.

Würde man die genannte Summe von 1 bis $1^{1}/_{2}$ Millionen aufwenden, dann könnte heute Hannover, das schnell wächst, das eine gesuchte Pensionopolis ist, eine angemessene Verbindung der beiden großen Foren, bzw. eine würdige Zuwegung von halb Hannover nach dem neuen Rathause hin erhalten; das Gesicht Hannovers wäre ein sehr viel vornehmeres. Andere Durchbrüche kämen 20 Jahre später.

Die ganze Lage wäre einfach zu lösen, — ob in der hier vorgeschlagenen oder in einer anderen oder besseren Form, ist einstweilen völlig gleichgültig — wenn nicht der städtebauliche Fehler gemacht worden wäre, das um die untere Hälfte vom Bau C gelegene Grundstück zu verkaufen,

damit die Handelskammer sich dort ein Gebäude errichte, das dann etwa noch zur Hälfte in die Straße II hineinspringt.

Dieser Verkauf aber bewirkt, daß jede zukünftige, großzügige Zuwegung vernichtet wird, wenn nicht noch schleunig Abhilfe geschieht; diese ist möglich.

Die Handelskammer könnte in der einen Hälfte des Baues C bequem untergebracht werden, wenn die Stadt den ganzen Bau C ausführen ließe, oder wenn C in zwei Bauten zerlegt würde und nur das neu zu errichtende Gebäude nach links hin derart eingereiht würde, daß die Möglichkeit einer späteren großzügigen Bebauung nicht ein für allemal abgeschnitten wird. Dann ist nichts noch verloren.

Die Zuwegung ist sehr viel wichtiger als das Gesicht des Forums an diesem unteren Ende bei D. Noch ist es Zeit, im Sinne des größten Städtebauers Laves weiterzuwirken, und die Stadtverwaltung arbeitet großzügig. Das neue Forum, das die Stadt selbst geschaffen, wird einmal das städtische Forum im Gegensatz zu dem des Königs Ernst August heißen. Alle Mittel müssen versucht werden, das Beste hier zu finden. Der Städtebauer sieht allein richtig in die Zukunft, das ist sein Beruf, seine Kunst. Der Städtebauer steht über dem Architekten.

Die Vorschlagsskizze hier soll nur eine Anregung geben, um die bedeutende Frage, die bedeutendste zurzeit hier in Hannover, in rechten Fluß zu bringen, damit wir sehen, ob doch noch Großes in dieser Angelegenheit geschaffen werden kann. Nur Anregung; nichts mehr. Gerade die Zeit nach dem Kriege kann eine solche werden, die die Keime der Blüte in sich trägt, die geeignet ist, Früchte reifen zu lassen, an die man vorher nicht gedacht hat.*)

*) Die Schriftleitung behält sich vor, zu dieser Frage in der nächsten Nummer Stellung zu nehmen.

NEUE BÜCHER.

Besprochen von THEODOR GOECKE, Berlin.

1. DAS DEUTSCHE HAUS. Sechs Bücher über Entwicklung, Bedingungen, Anlage, Aufbau, Einrichtung und Innenraum. Von Paul Ehmig, Ministerial-Direktor und Vortragender Rat im Großherzoglichen Finanzministerium zu Schwerin.

Erster Band: A. Die Entwicklung des geschichtlichen Deutschen Hauses. Erster Teil: Frühzeit, Kloster- und Feudalwohnbau. Mit 54 Abbildungen. Berlin 1914. Verlag Ernst Wasmuth, A.-G.

2. DIE GESCHICHTE EINES HOLLÄNDISCHEN STADTBILDES. (Kultur und Kunst). Von Professor Dr. M. Eisler, Abteilungsvorstand am k. k. Kunsthistorischen Institut der Universität Wien. Mit 2 Karten und 61 Abbildungen. Haag — Martinus Nijhoff — 1914.

3. KLEINWOHNUNGSBAUTEN. Ergebnisse eines Wettbewerbes Schriften des Badischen Landeswohnungsvereins, Heft 6. Sonderabdruck aus der Zeitschrift: Deutsche Konkurrenzen vereinigt mit Architekturkonkurrenzen (Verlag von Seemann & Co. in Leipzig). Preis Mk. 1,80. Kommissionsverlag der G. Braunschen Hofbuchdruckerei, Karlsruhe i. B.

Zu 1. Der unseren Lesern durch seinen Bebauungsplan für das Ostseebad Warnemünde (Jahrgang 4. Tafeln 1—3) bereits vorteilhaft bekannt gewordene Verfasser schlägt in diesem Werke andere Wege ein, als uns Muthesius und Vogel in den Schwesterwerken „Das Englische Haus" beziehungsweise „Das Amerikanische Haus" geführt haben, und zwar von dem Gedanken geleitet, daß in Deutschland im Gegensatz zu England wo „jeder Fortschritt der Baukunst in der häuslichen Baukunst sich vorbereitet, ja im weitesten Maße die englische Hausbaukunst die englische Baukunst überhaupt bedeutet", die öffentliche Baukunst ungleich einflußreicher hervortritt, weil die Entwicklung des Deutschen Hauses" in dem Erfassen des städtischen Hauses als Element im städtischen Siedelungsbild, nicht des freistehenden kleinen und insbesondere nicht des großen Landhauses" liegt wie in England, um die eigenen Worte des Verfassers zu gebrauchen. Deutschland ist und wird nach dessen Meinung ein Land der Städte bleiben, während „dem Engländer die Veranlassung, Neigung und wohl auch die Begabung fehlte, in sich geschlossene Stadtindividuen zu bilden".

Dies zu erweisen, beginnt der Verfasser im ersten Hauptteile seines Werkes mit einer Darstellung der Entwicklungsgeschichte des deutschen Hauses, und zwar nicht von stilistischen, sondern von kulturgeschichtlichen Gesichtspunkten aus, um „den lebendigen Einwirkungen nachzugehen, nach denen jede echte Kunst- und Kulturerscheinung sich von Geschlecht zu Geschlecht weiter entwickelt." Bei dem Mangel der kunstwissenschaftlichen Quellen deutscher Hausforschung kann dies nur an Beispielen geschehen.

Inwieweit dem Verfasser dieser Beweis gelingt, muß abgewartet werden. Es mag sein, daß wir Deutschen das Haus mehr als Glied der Stadt empfunden und eingeordnet haben; die älteren Städte waren eben festumrissene Schöpfungen. Dem gegenüber stehen die fast grenzenlosen Stadterweiterungen der neueren Zeit. In dieser dürfte die Gartenstadt, für die der Verfasser nur eine platonische Liebe äußert, doch wohl dazu berufen sein, zwischen städtischer und mehr ländlicher Bebauung zu vermitteln.

Dem ersten Bande, der die Frühzeit, den Kloster- und Feudalwohnungsbau behandelt, sollen zwei weitere Bände folgen, die das Bauernhaus und den städtischen Wohnbau beziehungsweise das moderne deutsche Haus mit seinen staatsbürgerlichen Grundlagen umfassen.

Nach einer sehr lesenswerten Einleitung werden im vorliegenden ersten Bande in fünf Kapiteln die Frühzeit bis zu den Kreuzzügen, der spätere Einfluß der Klöster auf den Wohnbau, die frühe Entwicklung des Feudalwohnbaues, der Burgenbau und der Schloßbau besprochen. Die gelehrten Bücher von Professor Moritz Heyne über das deutsche Wohnungswesen von den ältesten geschichtlichen Zeiten bis zum 16. Jahrhundert (Leipzig 1899) und von Dr. phil. K. G. Stephani über den ältesten deutschen Wohnbau und seine Einrichtung (Leipzig Bd. I, 1902 und Bd. II, 1903) werden damit in einer für den Künstler erfreulichen Weise ergänzt. Das Werk ist „für Bauherren und Baumeister zugleich bestimmt, zur Klarlegung der Beziehungen von Haus, Kultur, Natur, zur Gewinnung einer Grundlage gegenseitigen Verständnisses, an der es fast noch völlig fehlt".

Das Buch in Großquartformat erscheint in klarem Druck, mit gut ausgewählten und vortrefflich wiedergegebenen Abbildungen. Nur die lateinische Type paßt nicht so recht zum deutschen Hause!

Zu 2. In meinen Vorlesungen über Städtebau pflege ich darauf hinzuweisen, daß wir eine Geschichte der deutchen Stadtanlage und des Stadtbildes noch nicht haben und auch nicht eher erhalten werden, bevor nicht Darstellungen der geschichtlichen Entwicklung einzelner Städte und auch der städtischen Besiedelung ganzer Landesteile die Grundlage dazu liefern. Im vorliegenden Buche über das Stadtbild von Haarlem ist nun für die Art der Behandlung dieser Aufgabe ein Vorbild geboten, das den Wunsch erweckt, so möchte auch einmal das Werden und Wachsen eines deutschen Stadtbildes oder besser der im Westen und Osten Deutschlands verschiedenen Stadtbilder, die Anlage einer Burgstadt der Frühzeit oder der späteren Kolonialstadt, einer Stadt der Ebene und einer solchen im Gebirge, einer Stadt am großen Strome usw. geschildert werden. Ist das erst an einigen besonders bezeichnenden Beispielen geschehen und das Grundsätzliche des Städtebaues daraus abgeleitet, dann würde es den örtlichen Forschern leicht fallen, weitere Beiträge als Bausteine für die Gesamtgeschichte zu liefern.

Das Buch in Quartformat auf Kunstdruckpapier umfaßt 18 Druckbogen mit 61 dem Text eingedruckten Abbildungen an Stadtgrundrissen und Straßenbildern sowie zwei größeren Stadtkarten, die eine die Altstadt von Pieter Wils 1647 mit der später hinzugefügten nördlichen Stadterweiterung von 1686—1689, gestochen von F. de Wit, die andere den Bauzustand vom Jahre 1913 wiedergebend. Die Straßenbilder sind weitaus in der Mehrzahl Naturaufnahmen entnommen, einige wenige von alten Stichen oder Zeichnungen; die Stadtgrundrisse sind verkleinerte — leider meist zu stark verkleinerte (der fast einzige Tadel, der an dem Buche auszusetzen wäre) — Abdrücke älterer Stadtpläne und auch Pläne einzelner Stadtteile und Parkanlagen — insbesondere die sehr lehrreichen Pläne von 1572, von G. Braun, 1578 von Th. Thomaszoon und 1628 von P. Saenredam. Fast drei Druckbogen sind für zwei Beilagen verwendet, die Geschichte des Städtischen Bauamtes, die Stadtfabrik, beziehungsweise den Erläuterungsbericht von Salomon de Bray über das Auslegen und Vergrößern der Stadt Haarlem betreffend. Der Einfluß der Stadtfabrik, der sich auf fast vielen Seiten des Buches immer wieder geltend macht, lehrt deutlich, daß der Ausbau einer Stadt ohne Stadtbauamt oder Stadterweiterungsamt nicht denkbar ist.

Im übrigen gliedert sich das Buch nach einer Einleitung: „Auf ältestem Siedelungsboden" in vier Abschnitte, die der Reihe nach das mittelalterliche Stadtbild, die Blüte des Stadtbildes im Zeitalter Lieven de Keys (des Stadtsteinmetzen), das künstliche (im Gegensatz zu dem bis dahin gewachsenen) Stadtbild im ersten Zeitalter des Planentwurfes und das Zeitalter des Niederganges und der Gegenwart behandeln. Eine besondere Aufmerksamkeit ist dabei der Entwicklung der Stadtwirtschaft einerseits und dem künstlerischen — allerdings wohl mehr, als der Verfasser annimmt, vom Zufalle als von Absicht bedingten — Ausdruck des Wirtschaftskörpers im Stadtbilde andererseits gewidmet. Gegenüber der in verschiedenen Veröffentlichungen der neueren Zeit hervorgetretenen Neigung, den Markt mit seinen Zufahrtsstraßen als fast allein maßgebend für die Stadtanlage anzusehen, ist in sehr eingehender Weise der Einfluß der Verkehrsstraßen auf die Gestaltung des ganzen Stadtplanes und der Baublöcke insbesondere dargestellt. Nur in einem Punkte wird man vielleicht anderer Meinung sein können als der Verfasser, nämlich die Umbauung der Kirchen betreffend, die doch wahrscheinlich hier wie anderwärts erst eingetreten sein dürfte, als die Kirchhöfe aus der Stadt verlegt wurden, so daß die um die Kirchen herum erbauten Marktbuden zu festen Bauten werden konnten.

Doch sei dem wie es sei; alles in allem kann das Buch unseren Lesern nur bestens empfohlen werden.

Zu 3. Der Sonderdruck des der Zeitschrift „Deutsche Konkurrenzen vereinigt mit Architekturkonkurrenzen" entnommenen Ergebnisses eines vom Badischen Landeswohnungsverein veranstalteten Wettbewerbes ist von dem Wunsche eingegeben, dem Baugewerbe mustergültige Vorbilder für zweckmäßige Grundrisse und eine bessere architektonische Durchbildung der Kleinwohnungsbauten zu bieten. Das Heft enthält die Entwürfe der vier preisgekrönten Verfasser und die angekauften Entwürfe von weiteren acht Verfassern auf einer einseitig und dreizehn beiderseitig bedruckten Tafeln, auf denen auch meist sowohl die bebaute Fläche einschließlich der eines Stallgebäudes, als auch die nutzbare Wohnfläche sowie der umbaute Raum und endlich auch bei einigen die Baukosten für eine Wohnung beziehungsweise für 1 qm Wohnfläche angegeben sind. Durchweg ist das Bestreben nach möglichst geschlossener Form der Bauten festzustellen, seien es nun freistehende Einfamilienhäuser (vier preisgekrönte und zwei angekaufte), seien es Doppelhäuser (zwei preisgekrönte und vier angekaufte) oder Reihenhäuser (drei angekaufte) für je eine Familie, seien es Doppelhäuser (zwei angekaufte) oder Reihenhäuser (ein preisgekröntes und zwei angekaufte) für je zwei Familien, seien es endlich Mietshäuser für sechs Familien (drei preisgekrönte). Das Preisgericht scheint demnach freistehende Einfamilienhäuser (vier) bevorzugt zu haben; außerdem sind die Entwürfe zu zwei Doppelhäusern für je eine Familie, zu einem Reihenhause für zwei Familien und zu drei Mietshäusern für sechs Familien ausgezeichnet worden.

Die Darstellung ist klar und deutlich, der dazu gewählte Maßstab von 1 : 200 genügend groß, um den gewollten Zweck zu erreichen. Mitabgedruckt sind die seinerzeit dem Ausschreiben zugrunde gelegten Bedingungen und das Gutachten des Preisgerichtes, das sowohl die preisgekrönten wie die angekauften Entwürfe mit knappen Worten doch klipp und klar besprochen hat. An der ganzen Veröffentlichung kann man nur seine Freude haben.

CHRONIK.

ZUM WIEDERAUFBAU OSTPREUSSISCHER STÄDTE UND DÖRFER. Die Beratungen der Kriegshilfekommission in Königsberg haben zu folgenden Leitsätzen geführt:

1. In verschiedenen Städten sind Umlegungen notwendig, für die gesetzliche Grundlagen zu schaffen sind.
2. In stark zerstörten Orten werden Ortsstatute gegen Verunstaltung zu erlassen sein.
3. Die Bauordnungen für das flache Land und die Städte sind durchzuarbeiten, besonders im Sinne der Wirtschaftlichkeit und eines guten Stadtbildes.
4. Eine einheitliche Bauberatungsstelle für die Provinz mit ihr unterstellten örtlichen Organen ist erforderlich; durch geordnete Heranziehung der Bauberatungsstelle in baupolizeilichen Angelegenheiten ist ihre Wirksamkeit zu fördern.
5. Ein Handinhandgehen der Stadtbauverwaltung mit der Hauptberatungsstelle für einheitliche Gestaltung der Stadtbilder ist erwünscht.
6. Die Auswahl der anzustellenden Bauberater ist nicht auf Beamte zu beschränken, auf praktische, technische und wirtschaftliche Erfahrungen ist der Hauptwert zu legen. Die Besoldung ist so zu regeln, daß wirklich geeignete Kräfte gewonnen werden können.
7. Das Handwerk und die Architektenschaft sind in erster Linie zu berücksichtigen.

DER HAUPTAUSSCHUSS FÜR BAUBERATUNG DER ZENTRALSTELLE FÜR VOLKSWOHLFAHRT begrüßt die von der Krieghilfskommission für Ostpreußen am 18. Dezember in Königsberg gefaßten Beschlüsse als eine durchaus geeignete Grundlage für die künstlerische, vor allem aber für die gesunde wirtschaftliche Wiederherstellung Ostpreußens. Nachdrücklich möchte er sich den Forderungen anschließen, die die Einrichtung einer einheitlichen Bauberatungsstelle für die Provinz mit ihr unterstellten örtlichen Bauberatungsstellen, die Anstellung erfahrener, wirtschaftlich und künstlerisch bewährter Kräfte namentlich aus der Privatarchitektenschaft als Bauberater und eine diesem Zweck entsprechende angemessene Besoldung als notwendig bezeichnen. Der Ausschuß empfiehlt dringend, zur Erreichung des angestrebten Zieles noch folgende Forderungen zu berücksichtigen:

1. Es müssen grundsätzlich alle baulichen Wiederherstellungsarbeiten dem Einflusse der Bauberatung unterstellt werden, damit diese in der Lage ist, einheitliche Gesamtplanungen vorzunehmen.
2. Das Ansehen der Beratungsstellen und deren erfolgreiches Arbeiten ist namentlich dadurch zu gewährleisten, daß sie nicht den örtlichen Behörden oder dem Landrat, sondern unmittelbar der Hauptberatungsstelle unterstellt werden.
3. Wenn erfahrene und tüchtige Architekten als Leiter der Bauberatungsstellen gewonnen werden sollen, müssen die Entschädigungen nach den im freien Verkehr für solche Kräfte inbetracht kommenden Gesichtspunkten bemessen werden, weil Sparsamkeit nach dieser Richtung sich stets in anderer Beziehung teuer bezahlt macht, während der tüchtige Architekt stets in erster Linie die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung im Auge haben wird. Vielleicht empfiehlt es sich, von vornherein einen bestimmten Anteil der Entschädigungen für Bauberatungskosten und Architektenhonorare vorzubehalten.
4. Eine einheitliche Beschaffung der Baumaterialien würde zur Verbilligung der Baukosten erheblich beitragen.

Im „Reichsanzeiger" wird eine sofort in Kraft tretende KÖNIGLICHE VERORDNUNG ÜBER DIE „FÖRDERUNG DES WIEDERAUFBAUES DER DURCH DEN KRIEG ZERSTÖRTEN ORTSCHAFTEN IN DER PROVINZ OSTPREUSSEN" veröffentlicht. Dadurch wird für den Umfang der Provinz Ostpreußen u. a. bestimmt:

§ 1. Das Gesetz, betreffend die Umlegung von Grundstücken in Frankfurt a. M., vom 28. Juli 1902, und das Gesetz wegen Abänderung des § 13 des vorbenannten Gesetzes vom 8. Juli 1907 können für den Bezirk derjenigen Städte sowie derjenigen Landgemeinden mit mehr als 2000 Einwohnern, welche von der Zerstörung durch die Kriegsereignisse betroffen worden sind, durch den Oberpräsidenten unter Zustimmung des Provinzialrates eingeführt werden.

§ 2. Durch die Bauordnungen kann insbesondere geregelt werden: 1. die Abstufung der baulichen Ausnutzbarkeit der Grundstücke, 2. die Ausscheidung besonderer Ortsteile, Straßen und Plätze, für welche die Errichtung von Anlagen nicht zugelassen ist, die beim Betriebe durch Verbreitung übler Dünste, durch starken Rauch oder ungewöhnliches Geräusch Gefahren, Nachteile oder Belästigungen für die Nachbarschaft oder das Publikum überhaupt herbeizuführen geeignet sind, 3. der Verputz und Anstrich oder die Ausfugung der vornehmlich Wohnzwecken dienenden Gebäude und aller von Straßen, Plätzen oder anderen öffentlichen Verkehrsflächen aus sichtbaren Bauten sowie die einheitliche Gestaltung des Straßenbildes.

§ 3. Sofern die bauliche Entwicklung es erfordert, sollen die Bauordnungen für die Ausführung der Wohngebäude, besonders hinsichtlich der Standfestigkeit und der Feuersicherheit, unterschiedliche Vorschriften geben, je nachdem sich diese auf Gebäude größeren oder geringeren Umfanges beziehen. Geben Bauordnungen für größere Bezirke gleichzeitig Bestimmungen für größere und kleinere Gemeinden, so sollen sie hinsichtlich der Höhe der Gebäude und der Geschoßzahl unterschiedliche Bestimmungen treffen, welche die besonderen Verhältnisse der Gemeinden berücksichtigen.

§ 4. Sofern die Verhältnisse es erfordern, sollen durch Polizeiverordnung für die Herstellung und Unterhaltung der Ortsstraßen abgestufte Vorschriften je nach deren Bestimmung (Hauptverkehrsstraßen, Nebenverkehrsstraßen, Wohnstraßen, Wohnwege usw.) gegeben werden.

Dem Beitrage: „Baulinie und Heimatschutz" in No. 1 des Jahrganges gibt der Verfasser, Herr Ewald Munscheid in Bielefeld, nachträglich noch folgenden Schluß, der leider zu spät eintraf, um ihn noch dem Aufsatze selbst anzuhängen.

Inzwischen ist der Krieg ausgebrochen und hat große Verheerungen in den Grenzgegenden angerichtet, so daß der demnächstige Wiederaufbau der betroffenen Ortschaften reichlich Gelegenheit zur Anwendung der vorstehenden Lehren bieten wird. Da gilt es denn zu zeigen, daß sich der moderne Städtebau nicht allein auf neue Schöpfungen versteht, sondern auch imstande ist, bestehende, von Geschlecht zu Geschlecht vererbte Verhältnisse in liebevoller Weise zu erfassen und in verbesserter Form neu aufleben zu lassen, so daß sich die Rückkehr unserer schwergeprüften Landsleute um so freudiger gestalten wird.

PREISAUSSCHREIBEN FÜR DIE WIEDERBEBAUUNG DER SÜDÖSTLICHEN ALTSTADT IN HAMBURG.

Mit dem Wiederaufbau der südlichen Neustadt hat man keine guten Erfahrungen gemacht. Die Baupflege lag damals noch sehr im argen. Bei schüchternen Versuchen, neben der gesundheitlichen Wohnungspflege, die der Hauptzweck des Abbruchs war, auch baukünstlerischen Anforderungen zu genügen, ist es geblieben. Städtebauliche Rücksichten lagen den Urhebern völlig fern.

Grundsätzlich ein wenig besser ist es dem Straßendurchbruch vom Rathaus- zum Schweinemarkt ergangen. Nun kommt aber der Wiederaufbau eines Teiles der Altstadt; da begnügt man sich nicht mehr damit, nur den Bebauungsplan aufzustellen. Ein Preisausschreiben belehrt darüber:

„Das Ausschreiben bezweckt nicht, für das zu bebauende Gebiet einen Straßenplan, der bereits gesetzlich festgelegt ist, noch auch Vorschläge für eine bestimmte Art der Bebauung der einzelnen Baublöcke auf Grund vorher aufgestellter Bauprogramme zu erlangen. Der Zweck des Ausschreibens besteht vielmehr darin, für den bevorstehenden Verkauf der Bauplätze möglichst reichhaltigen Studienstoff zu erlangen zur Beurteilung der Frage, für welche Bedürfnisse die zu verkaufenden Plätze zuzuschneiden sind, um eine sowohl in schönheitlicher Beziehung befriedigende, als auch für die Staatskasse vorteilhafte Bebauung zu erzielen. Demgemäß wird den Bewerbern sowohl inbetreff der von ihnen vorzuschlagenden Benutzungsart der Gebäude, als auch inbetreff Einteilung der Baublöcke in einzelne Bauplätze völlig freie Hand gelassen. Es dürfen folgende Gebäudearten in Betracht kommen, nämlich: Wohnhäuser mit mittleren Wohnungen mit und ohne Läden und Geschäftsräumen in den unteren Geschossen, Werkstättengebäude, sogenannte Industriegebäude sowie Kontorhäuser. Neben diesen Gebäudearten, die als Mietshäuser gedacht sind, dürften dann noch Geschäftshäuser mit Werkstätten und Arbeitsräumen, die von Gewerbetreibenden hauptsächlich für den eigenen Betrieb zu erbauen sein würden, und Fabriken, soweit sie nicht unter den § 16 der Gewerbeordnung fallen, in Frage kommen. Kontorhäuser würden nur in beschränkter Zahl in Aussicht zu nehmen sein. Für öffentliche Gebäude sind keine Plätze vorzusehen. Selbstverständlich ist es den Bewerbern unbenommen, auch andere Benutzungsarten, die ihrer Ansicht nach für die Gegend sich eignen und Erfolg versprechen, vorzuschlagen. Auch besteht nicht die Absicht, eine der erwähnten Gebäudegattungen gleichmäßig für das ganze Gelände in Aussicht zu nehmen, sondern die Benutzungsart ist der Lage und der Bedeutung der einzelnen Straßenzüge anzupassen. Hintere Baulinien, Zusammenlegungen von Höfen zu gegenseitigen Gunsten oder andere zur Erzielung einer zweckmäßigen Bebauung erforderliche Baubeschränkungen sind zulässig und gegebenenfalls im Entwurf anzugeben."

Zur Beteiligung an diesem Ausschreiben sind alle Architekten zugelassen, die am 1. August 1914 in Hamburg ansässig waren und noch ansässig sind. Ausgeschlossen von der Beteiligung sind Architekten, die beim Staat als Beamte oder gegen Tagegelder angestellt sind, sowie solche, die zurzeit in einer besoldeten privaten Stellung stehen. Jeder Bewerber darf sich an dem Ausschreiben nur mit einem Entwurf beteiligen.

Die Beurteilung erfolgt durch einen Ausschuß von Gutachtern, welchem angehören die Herren Senator Dr. Diestel, Senator v. Berenberg-Goßler, Dr. Max Albrecht, Mitglied der Baudeputation, Architekt Haller Architekt Rambatz, Architekt Löwengard, der Baudirektor für das Ingenieurwesen, der Baudirektor für das Hochbauwesen, der Baupolizeidirektor, der Vorstand der Baupflege, der Vorstand der Domänenverwaltung, oder ihre Vertreter. Als Ersatzmänner im Falle der Verhinderung einer der Herren Privatarchitekten sind Herr Meerwein und Herr Groothoff vorgesehen.

Als einen erfreulichen Erfolg hat das WANDERMUSEUM FÜR STÄDTEBAU, SIEDELUNGSWESEN UND WOHNWESEN (von der Leipziger Internationalen Baufach-Ausstellung her bekannt) die Tatsache zu verzeichnen, daß eine große Zahl schwedischer Städte Einheitspläne hergestellt und in der vorjährigen Ausstellung zu Malmö vorgeführt haben.

Das Hervorstechendste auf diesen Plänen ist der auch gegenüber deutschen Verhältnissen große städtische Grundbesitz, der zum größten Teil kurz nach 1870 zu verhältnismäßig günstigen Preisen erworben wurde und es den schwedischen Städten jetzt erlaubt, ohne Schwierigkeiten den neueren Anforderungen des Städtebaues, besonders bei der Schaffung öffentlicher Park- und Spielflächen, gerecht zu werden. Die andere, aus den schwedischen Einheitsplänen sofort ersichtliche Tatsache ist die außerordentlich starke Bevölkerungsdichte gegenüber Deutschland in den Städten, der bei der dortigen vierstöckigen, oft sogar nur dreistöckigen Bauweise eine um so größere Wohndichte entspricht. Über Ursache, gesundheitliche Bedeutung und Beseitigung dieser Verhältnisse lassen sich aus dem so gewonnenen Material auch für unsere deutschen Wohnungs- und Bauordnungsverhältnisse wichtige Schlüsse ziehen. Daß sich schon jetzt die städtebaulichen Beziehungen Schwedens, die bisher weit mehr nach Holland, Belgien, England und Amerika hinneigten, nach Deutschland wenden, darf als Erfolg des Wandermuseums bezeichnet werden, dessen Ausstellung in Malmö durch die Unterstützung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten und des schwedischen Staates ermöglicht wurde.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8, — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

12. Jahrgang 1915 3/4. Heft



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

DER SCHLOSSPLATZ IN STUTTGART.

Von J. F. HAEUSELMANN, Stuttgart.

Die Frage des Stuttgarter Schloßplatzes ist mit der eigenartigen, anscheinend wie zufällig gewordenen städtebaulichen Gestalt des Stuttgarter Schloßbezirkes eng verknüpft. Die Geschichte berichtet, daß im 12. Jahrhundert die Grafen von Württemberg auf der Talkesselsohle des heutigen Alt-Stuttgart ein Wasserschloß erbauten. Im 16. Jahrhundert trat ungefähr an dessen Stelle das jetzige alte Schloß. Es war der nordwestliche Abschluß des alten Stadtkernes und ist immer mit diesem als zusammenhängend betrachtet worden. Nordöstlich davor wurde vom Erbauer des alten Schlosses, Herzog Christof, der Lustgarten angelegt, und als dessen schönste bauliche Steigerung entstand das Lusthaus. Diesen Zustand gegen die Stadt gesehen veranschaulicht Textbild 1, eine Radierung des Matthäus Merian. Städtebaulich war damit die Geschlossenheit des Stadtbildes nicht gelockert, der Lustgarten war eben die Anlage vor dem Stadtring.



Abb. 1. Lustgarten in Stuttgart im 16. Jahrhundert nach Matthäus Merian.

Herzog Karl Eugen hatte im 18. Jahrhundert den Einfall, sein neues, dem damaligen Zeitstil, dem Barock, entsprechend zu erstellendes Schloß in diesen deutsch-renaissancistischen Lustgarten zu setzen, nachdem die südliche Ecke des Gartens bereits die Akademie, eine niedere Barockgruppe, einnahm. Als erster Schloßbaumeister tritt der Er-

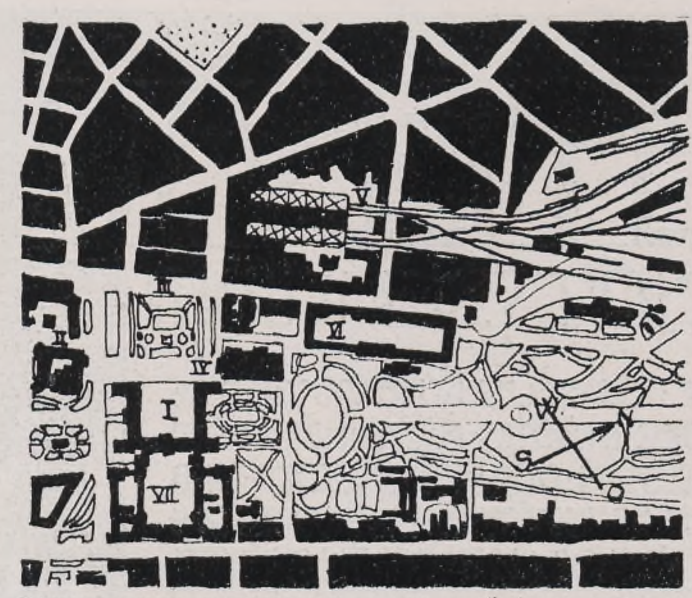


Abb. 2. Schloßbezirk in Stuttgart im 19. Jahrhundert.

bauer des Ansbacher Schlosses, Leopold Retti, auf. Er setzte das Schloß in Beziehung zur Akademie, so daß die beiden Hauptachsen zusammenfielen. Ferner hatte er das Bedürfnis, der Baugruppe die gleiche Breite zu geben, welche die alte Stadt einnimmt, wodurch die Baugruppe städtebaulich als organische Fortsetzung des Stadtbildes hätte erscheinen können. Dies führte den Baumeister dazu, nordwestlich des neuen Schlosses einen Arkadenbau vorzuschlagen und ihm als obere Grenze zwei höhere Eckbauten zu geben. In Textbild 2 ist die Lage des alten Schlosses, der Akademie, des neuen Schlosses im Schloßbezirk ersichtlich, während Abb. a, Tafel 15 den Entwurf des Leopold Retti für Schloß und Arkaden zeigt.

Der Gedanke, diese Baugruppe über die ganze Breite des Altstadtbildes auszudehnen, war zweifellos städtebaulich gefaßt. Dieser Gedanke setzte sich sogar über das Bestehen des Lusthauses hinweg, indem die geplanten Arkaden seine eine Stirnseite hart streifen sollten. Zweifellos war dessen Bestehen bei dieser städtebaulichen Lösung einfach ausgeschaltet.

Ob die städtebauliche Lage dieser neuen Baugruppe richtig war, muß dennoch bezweifelt werden. Der Haupttalweg des Talkessels geht von Südwesten nach Nordosten, und er kreuzt sich nicht nur theoretisch, sondern tatsächlich mit der Hauptachse der Baugruppe. Diese öffnet sich aber nach Nordwesten, ohne daß diese Öffnung eine städtebauliche Bedeutung gehabt hätte. Diese liegt vielmehr nach Nordosten, wo sich in der Richtung des Talweges die Talkesselsohle gegen das Neckartal senkt.

Dies mag Balthasar Neumann erkannt haben, und nachdem der süd-ost-nördliche Schloßwinkel bereits entstanden war, berufen, einen Entwurf vorzulegen, benutzte er den bestehenden Schloßwinkel als Hälfte zum hufeisenförmig mit der Achse in der Richtung des Talweges zu legenden Schloßbau. Das Schloß bekam damit natürlich eine ganz andere Ausdehnung, ließ das Lusthaus ebenso unberücksichtigt, die Baugruppe nahm nicht die ganze Breite der Altstadt ein, aber Neumann hatte sicherlich die Absicht, dem mittelalterlichen Gepräge der Altstadt einen richtig gerichteten Abschluß gegen Nordosten zu geben, und für weitere gärtnerische Anlagen nach außen hin zugleich eine Achse und im Schloß einen Schlußpunkt zu schaffen (Abb. b, Tafel 15).

Weder Leopold Retti noch Balthasar Neumann hatten sich indes weiter mit dem Schloßbau zu beschäftigen. Am Hofe Karl Eugens war jetzt der Franzose Pierre Louis Phillipe de la Guêpièrre. Er hat zunächst den Westflügel des Rettischen Schloßentwurfes aufgeführt und in der äußeren Seite bereits den kommenden Klassizismus verkörpert. Soweit war nun das neue Schloß gebaut. Die Idee der Arkaden hat de la Guêpièrre offenbar im Verein mit dem nachmaligen Hofbaumeister Fischer auch wieder aufgenommen, und in Abb. c, Tafel I5 spricht sich deutlich die Lehre des Neumannschen Entwurfes aus. Dieser Entwurf fußt zwar auf dem alten Achsensystem quer zur Talwegachse, aber durch das nordwestliche Rondell ist deutlich das Gefühl nach einem Hochabschluß der Achse verkörpert. Damit griff die Baugruppe sogar über das Altstadtbild hinaus. Ausgeführt wurde auch dieser Gedanke nicht.

Diese letzteren Entwürfe für die Schloßbauten endigten also in einem massigen Abschluß gegen die Altstadt und gegen außen überhaupt. Man kann darüber im Zweifel sein, ob es richtig war, die Talwegachse in diesem Maße zu blockieren (was überhaupt dann weiter zurückgriffe), bestehen bleibt immer der Wille, die Anlage städtebaulich zu meistern.

Wie ist nun im 19. Jahrhundert dieses Erbe ausgetragen worden? Zunächst hatte König Friedrich eine große Idee verwirklicht, nämlich die Anlage des großen Grünstreifens, der vom Schloßbezirk aus bis zum Neckar reicht. Hinter dem Lusthaus, das



Abb. 3. Ausgestaltung des Schloßplatzes von Baudirektor v. Leins und Hofgärtner Hackländer.



Abb. 4. Gegenwärtiger Zustand des Schloßplatzes.

allmählich im neuen Hoftheater aufging, wird noch eine trennende Straße eingefügt. Zwischen dem nordöstlichen Schloßflügel und dieser Straße ist sodann ein kleiner Privatgarten angelegt worden. Die großen Anlagen wurden über eine Strecke mit niederen Randbauten umsäumt. Nordwestlich liegt hier der ruhige Marstallblock, südöstlich sind allmählich Privathäuser entstanden (Textbild 2). Die Frage des Schloßvorplatzes ruhte bis in die sechziger Jahre, 1847 allerdings war die Jubiläumssäule errichtet worden. Dann erhielt Baudirektor v. Leins von König Karl den Auftrag, die Frage endgültig zu lösen. Der Baumeister, welcher vorher den Königsbau erbaut hatte, kam im Verein mit dem Hofgärtner Hackländer dazu, nun eine grüne, von den vier Bauwänden eingeschlossene Platzanlage zu schaffen. Den architektonischen Gedanken der Arkaden behielt er bei, er beschränkte sich aber darauf, durch zwei Parallelbaumreihen zwischen Schloß und Königsbau um die Säule als Mittelpunkt eine Beziehung herzustellen. Das Parterre wurde bei Abschneidung zweier Straßen vor dem Königsbau und den Schloßflügeln gärtnerisch angelegt und ferner mit zwei Brunnen seitlich der Säule ausgeschmückt (Textbild 3).

Die gärtnerische Anlage wurde dann später mit zwei Querbaumreihen ganz abgetrennt. Die alte Bedeutung des Schloßvorplatzes war damit aufgehoben (Abb. d, Tafel 15). Dies ist im wesentlichen der heutige Bestand (Textbild 4).

Die Platzwand gegenüber dem alten Schloß bildet heute der Olgabau (Lambert und Stahl, Barock) und das Kunstgebäude von Theodor Fischer. Diesem waren die zwei Querbaumreihen immer ein Dorn im Auge, und er hat immer befürwortet, wenigstens die dem Schloß zugekehrte Reihe zu entfernen. Die obere Straße vor dem Königsbau ist jetzt eine unruhige Verkehrsstraße und hindert somit ohnehin die Beziehung des Königsbaues zur Schloßgruppe. Fischer ging dann noch weiter und wünschte Schließung des Schloßplatzes für den jetzt bestehenden Durchgangsverkehr.

Tatsächlich ist der jetzige Zustand unbefriedigend. Diese Schloßplatzanlage ist eine Kulturkunde des 19. Jahrhunderts und wird dem großen städtebaulichen Hauch der früheren Gestaltungsgedanken nicht gerecht. Diese zu verwirklichen, das steht heute außer aller Möglichkeit, so daß Theodor Fischer den Kern der Sache traf, indem er die Abschließung dieses Bezirkes wünschte. Daraufhin ist ja auch sein Kunstgebäude mehr als leichtes Parkhaus gedacht.

Eine weitere Berechtigung erfährt dieser Vorschlag durch die im Nordosten infolge der Bahnhofsverlegung entstehenden Umwälzungen. Als Zugang zum neuen Bahnhofsvorplatz führt jetzt eine weitere Querstraße durch die Anlagen. Der so abgeschnittene Teil hat inzwischen die städtebaulich eigenwillige Theatergruppe erhalten, und neuerdings wird der Nordwestrand der Neubebauung verfallen. Dort steht eine Zerstückelung der jetzigen Blockeinheiten zu befürchten, so daß die kommunale Vereinigung Groß-Stuttgart, deren Vorstand unter anderen Professor Paul Bonatz, Dr. Erich Willrich, Vorstand des Königl. Kupferstichkabinetts und der Verfasser als Verfertiger des Entwurfes (Tafel 16) angehören, an die Königl. Hofkammer eine Eingabe richtete, bei der Neubebauung die Blockeinheit möglichst zu erhalten.

Fischers Idee gilt also jetzt auch für diesen Bezirk (wie städtebaulich wohlgeordnet wären seine Theater jetzt gewesen!), so daß hier von vier Straßen umfangen ein Eiland entsteht, dem seine natürliche Ruhe unbedingt zu erhalten ist. Es handelt sich jetzt nicht mehr so sehr um die Schloßvorplatzfrage, sondern das 20. Jahrhundert hat nur dem 18. Jahrhundert seine Geltung zurückzugeben, indem es diese Baugruppen mit allem seither Dazugekommenen und mit den eingeschlossenen Grünflächen von außen abtrennt, oder sie wenigstens nur den Fußgängern und dem Luxuswagenverkehr öffnet. Jetzt fährt sogar die Straßenbahn mitten hindurch; infolge des ungeordneten Straßennetzes in Alt-Stuttgart ist der Bezirk vom Schwerverkehr befahren, so daß es geradezu ein Gebot ist, diesen Zustand zu beendigen. Die Baumreihe des Schloßplatzes gegen das Schloß könnte schließlich fallen, wichtiger erscheint eine ruhige Haltung des Platzparterres, die breite Straße vor den Schloßflügeln kann schmäler sein, wodurch dieser Platz in die anzustrebende Ruhe des ganzen Schloßbezirkes eingehen wird.

Der Vollständigkeit wegen sei noch angefügt, daß jetzt auch die alte Akademie und das daneben stehende Reithaus der Neuüberbauung weichen. Die Bauten werden vom Hofbauamt aufgeführt und sollen sich dem jetzigen Zustand möglichst verwandt halten.

ZÜRICH UND SEINE STADTHAUSANLAGE.

EIN BERGSTADTBILD.

Von Stadtbaurat L. SCHOENFELDER, Königl. Baurat in Düsseldorf. (Schluß.)

Freilich bot die Absicht, den Plan an dieser Stelle zu verwirklichen, eine nicht unerhebliche Schwierigkeit: das Gelände lag keineswegs in einer Ebene, sondern hatte die schon eingangs, bei Erwähnung der allmählichen Besiedelung

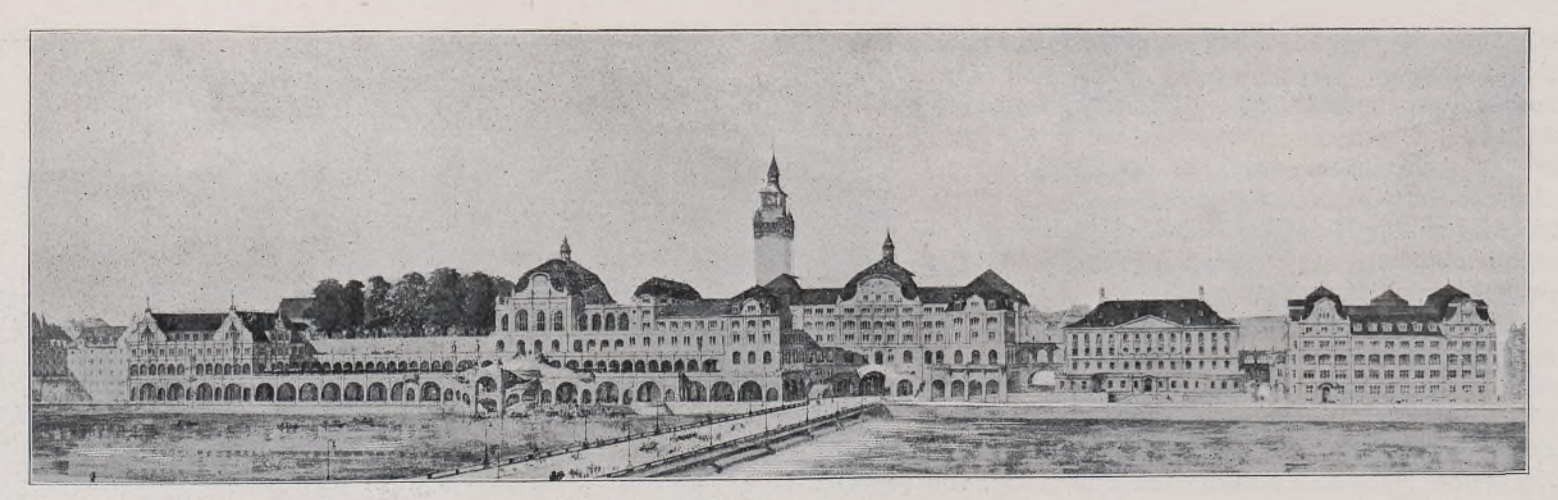


Abb. 5. Geplante Marktterrassen am Schipfekai in Zürich.

des westlichen Limmatufers berührten Höhenunterschiede, die so erheblich waren, daß im ganzen von der Höhe des Waisenhaus- und Schipfekais bis zur Höhe des Lindenhofes fast genau 20 m Höhenunterschied zu überwinden waren, nämlich von +411,70 bis +431,50. Manche Kreise der Züricher Architektenschaft glaubten mit aus diesem Grunde von dem Plan abraten zu dürfen, und es kam sogar dahin, daß im letzten Augenblick, wie Gulls Entwurf schon fertig vorlag, von den Räten schon einstimmig genehmigt war und in wenigen Tagen der Volksabstimmung, die in Zürich über Ausgaben von mehr als 200000 Franken jedesmal entscheidet, vorgelegt werden sollte, eine große Gegenbewegung einsetzte, welche in der Bürgerschaft den Gullschen Entwurf zu Falle bringen sollte. Aber diese Gegenströmungen fanden in der Stadt — von unserem Standpunkte können wir nur sagen erfreulicherweise — doch nicht die Unterstützung, welche man erwartet hatte. Der große Gullsche Entwurf wurde am 29. Oktober 1911 mit 15127 Stimmen von 22923 glatt genehmigt. Innerlich waren die Bürger überzeugt, über den Antrag des Stadtrats und Gulls hinaus, der zunächst nur für die ersten Teile der Gesamtanlage 8 Millionen Franken forderte, den ganzen Plan und die ganzen Ausgaben von 18 Millionen gleich mit bewilligt zu haben. Heute ist man fast erstaunt, daß die Arbeiten nicht noch schneller vorwärts schreiten, wie sie tatsächlich tun.

Gull, der das Amt eines Stadtbaumeisters übernommen hatte, um bei den ganzen Beratungen über die schwierige Baufrage des Verwaltungsgebäudes den städtischen Körperschaften näher zu stehen und mit den Kommissionen und einzelnen Verwaltungszweigen mehr Fühlung zu haben, ist inzwischen im Jahre 1900 als Lehrer an die Eidgen. Technische Hochschule berufen worden und steht heute außerhalb der städtischen Verwaltung. Das macht ihn in vieler Beziehung freier und läßt ihn der Bürgerschaft gegenüber unabhängiger dastehen, als er es sein würde, wenn er noch städtischer Beamter wäre. Die eigentümliche Entwicklung der Dinge gerade bei diesem Bau hat alle Vorteile, die das Amt des Stadtbaumeisters für solchen Bau im Gefolge haben kann, mit allen Vorteilen gleichzeitig auch der privaten Stellung des unabhängigen Architekten zu verbinden vermocht. Man kann wohl annehmen, daß auch in der Beziehung die hier besonders hervorgetretene Entwicklung nur zum Heil der Gesamtlösung der Aufgabe ausgeschlagen hat und noch ausschlagen wird.

Worin liegt nun die Eigenartigkeit dieser ganzen Schöpfung? — Gull hat richtig erkannt, daß die Schwierigkeiten des Geländes für ein Bauwerk von so monumentaler Bedeutung wie das Rathaus, in einer Stadt, die so tatkräftig zur einen Hälfte an den Bergen in die Höhe klettert, ein nicht nur überwindbares, sondern sehr überwindenswert erscheinendes Hindernis darstellen, das am leichtesten zu bewältigen ist, wenn man die Baugruppe in mehrere Einzelgebäude auflöst und diese durch Straßenüberbrückungen miteinander in Verbindung setzt. Es ist ja auch ganz zweifelsohne, daß die einzelnen Verwaltungszweige einer großen Stadt jeder in sich eigentlich ein geschlossenes Ganze bilden, welche mit dem nächsten Verwaltungszweig nur gelegentlich, dann aber möglichst ohne Straßenkreuzungen, ohne daß der geschlossene Raum verlassen wird, in Verbindung treten wollen und müssen. Straßenüberbrückungen sind in Deutschland immer noch ein von der Bürgerschaft wenig gern gesehenes Hilfsmittel zur Verbindung zweier Baublöcke. Diejenigen, welche in größerer Nähe einer solchen Straßenüberbrückung Grundstücke haben, fürchten von den Überbrückungen eine Wertverminderung, ein Abschneiden ihres Grundstücks von der weiteren Umgebung, von den nächsten Straßen. Die unglückliche Einbildung, daß man ein Haus schon auf große Entfernungen hin müsse sehen können, wenn es als Kaufhaus geschätzt und aufgesucht werden soll, eine Einbildung die mit den schnurgeraden, endlosen Straßen aufs innigste zusammenhängt und mit deren Herrschaft großgezogen worden ist, hat diese starke Abneigung gegen Straßenüberbrückungen entstehen lassen. Mühevollsten Arbeitens bedurfte es z. B. in Berlin, um zwischen den Baublöcken der Deutschen Bank eine Straßenüberbrückung zustande zu bringen, und riesenhafte Modelle in natürlicher Größe mußten aufgeführt werden, um der Bürgerschaft nicht nur die Zulässigkeit, sondern vielmehr den großen Reiz, der in solchen Straßenüberbrückungen liegt, klarzumachen. Nur ganz selten einmal kommt eine solche Straßenüberbrückung sonst für private Zwecke zustande; sogar für öffentliche braucht es immer endloser Verhandlungen.

Hier in Zürich lag nun freilich die Sache so, daß die Gesamtfläche schon einmal in den Händen der Stadt war und sie also über die neu anzulegenden Straßen beliebig viele Überbrückungen planen konnte, da ja jeder Käufer angrenzender Flächen mit dem Vorhandensein dieser Überbrückungen von vornherein rechnen konnte. Die Straßenzüge selbst, die trennenden zwischen den einzelnen Bau-

blöcken, sollen aber in Zürich noch einem ganz besonderen Zwecke dienen, nämlich der Höhenüberwindung zwischen Geländen so verschiedener Nullage, wie die des Lindenhofes und des Schipfekais. Auf verhältnismäßig kleiner Fläche sollte nach dem Plane Gulls dieser Höhenunterschied von einer bequem fahrbaren Straße überwunden werden. Da half nur ein Mittel: die Straße mußte in mehrfacher Knickung und Windung aufwärts geführt werden, den Kreis fast bis zu drei Vierteln schließend. Der Gedanke erscheint zunächst verwunderlich, hat aber in doppelter Beziehung Vorzüge aufzuweisen, die ihn im hohen Grade wertvoll machen. Diese Straße, die von der Stadthausbrücke bei a ausgehend über b, c, d, e, f, g, h, i bis zur Höhe des Lindenhofs hinaufführt (Tafel 17), kann unterwegs am Anschluß der Öttenbachgasse bei c noch deren Höhe aufnehmen und einen Abzweig von f nach k entsenden, der die Linie des Schipfekais 8 m über dem eigentlichen Kaiufer erreicht. Dieser weitere Erfolg brachte den Architekten auf den genialen Einfall, diese Höhenlage über dem Schipfekaiufer für eine mächtige Terrasse auszunutzen, die also mittels fahrbarer Straße zugänglich ist. Ja, es läßt sich von der Strecke f—g noch eine weitere Zwischenterrasse zwischen der eben geschilderten und der Höhe des Lindenhofes erreichen, die Terrasse l m, die weiteren ähnlichen Zwecken wie die vorbezeichnete dienstbar gemacht werden kann: wenn irgendwo, so läßt sich hier also aus der Not eine Tugend machen. Es lassen sich scheinbare Geländeschwierigkeiten in einer Weise ausnutzen, daß sie nicht nur nicht als Hemmung auftreten, sondern als eine Förderung des Baugedankens, als eine schmückende Zutat allerersten Ranges, die der ganzen Baugruppe einen Reiz verleiht, der in der Geschichte der Baukunst ziemlich vereinzelt dasteht.

Man mache sich klar, daß diese Lindenhofstraße, wie sie nun genannt wird, einerseits vom Stadthausbrückenvorplatz, andererseits mit einem weiteren Aste bei o von der Werdmühlestraße abzweigend, sich gewissermaßen spiralförmig um den Kern des Stadthauses herumwindet und zwischen den Punkten d und e die Stadthausstraße in einer Höhe von 8 m überquert. Hier bildet sie sogar noch eine Erweiterung (d—e) mit einer Öffnung in der Pflasterfläche zur Stadthausstraße hinunter, und diese Platzbildung liegt dicht neben dem tiefergelegenen Werdmühleplatz, muß von hier aus also wie ein gewaltiges Portal empfunden werden ähnlich der Überführung der Via Andrea Podesta über die Via Ventisettembri in Genua (siehe Abb. 18). Es kommt hinzu, daß die Stadthausstraße in mächtiger Halle unter dem Hauptbau des Stadthauses hindurch geleitet ist und hier von den großen Lichthöfen im Innern der Baugruppe noch einmal Licht erhält. Man bedenke ferner, daß die Lindenhofstraße selbst unter den verschiedenen Überbrückungen zwischen b und c, o und c, f und k hindurch gewissermaßen wie durch mehrfache mächtige Portale geführt wird, die alle bei festlichen Gelegenheiten den schönsten Anlaß geben zu großen dekorativen Maßnahmen, daß also bei solchen Festen die ganze gewaltige Gruppe von Häusern zu einer Riesenfestdekoration zusammengezogen erscheint, und man wird schon aus diesen Gründen dem Gedanken Gulls gern zustimmen.

Es handelt sich aber noch um ein weiteres dabei. Gezwungen durch die Ausbildung dieser Spiralstraße zu einer größeren Höhenentwicklung seiner einzelnen Teile in mehr als der üblichen Anzahl Stockwerke, wird sich die Bauanlage in Zukunft auf dem westlichen Limmatufer wie ein breitgelagerter monumentaler Hügel erheben. Der Linden-

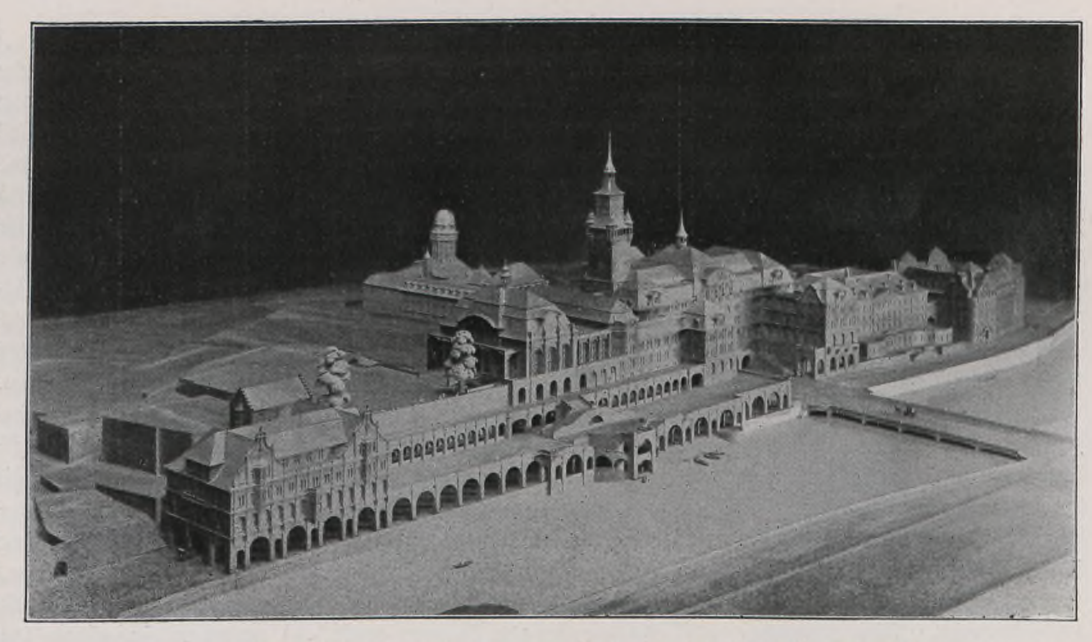


Abb. 6. Modell der Gesamtanlage von Osten (an der Limmat) aus gesehen.

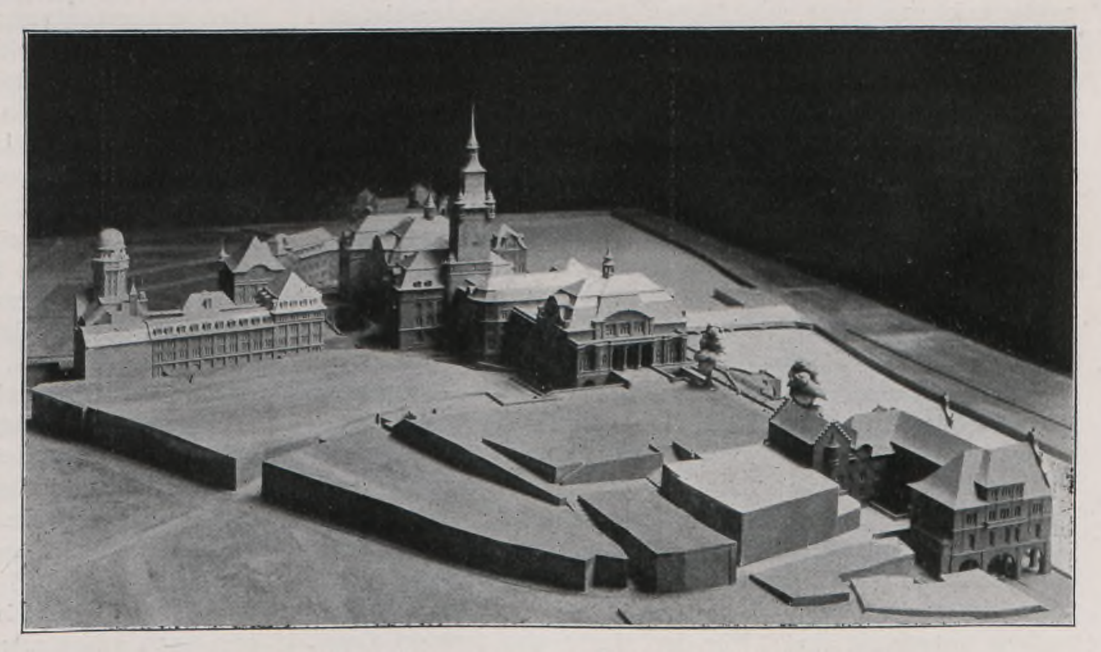


Abb. 7. Modell der Gesamtanlage von Süden (am Lindenhof) gesehen.

hofhügel wird eine steinerne Erweiterung erfahren durch den Stadthausbau. Hochragend wird er sich von den Höhen des östlichen Limmatufers im Stadtbilde deutlich abheben und so den Gesamtgedanken, der Sammelpunkt der ganzen Verwaltung einer großen Zukunftsstadt zu sein, in wirkungsvollster Weise zum Ausdruck bringen (Textbilder 5 u. 6). Der alte Lindenhof, der einstmals offensichtlich der befestigte Punkt des westlichen Limmatufers und gewissermaßen Brückenkopf war, mit teilweise uralten Bäumen bestanden, wird auch in der Geschichte der neueren Stadt dauernd eine wichtige Rolle spielen. Wird er doch Fest- und Erholungsplatz für den unmittelbar benachbarten Sitzungssaal des großen Stadtrats, der bei feierlichen Veranstaltungen auf den Lindenhof hinübertreten kann (Abb. 19). Es kann die Vorfahrt hochgestellter Gäste — man denke an den Besuch Kaiser Wilhelms im Sommer 1912 — an der Südseite dieses großen Stadtratsaals erfolgen, und das Fuhrwerk kann sich auf dem Lindenhof selbst aufstellen, unter Umständen auch an seiner NW.-Ecke bei i wieder hinunterfahren. Seit altersher mit seiner hohen Mauer weit sichtbar vom jenseitigen Limmatkai, wird der Lindenhof nunmehr durch die vorgelagerten mächtigen Terrassenbauten noch mehr in seiner Bedeutung für das Stadtbild betont. Kurz, es werden mit dem Gedanken dieser neuen bequemen Auffahrtsstraße zum Lindenhof eine Fülle von Wünschen befriedigt, die dem Bürger von Zürich heute zwar vermutlich noch ziemlich verschwommen vorschweben, über deren Erfüllung aber man gewiß allgemein befriedigt sein wird, wenn die Ausführungen einmal fertig vor den Augen der Welt liegen.

Eine wichtige Frage ist bis jetzt noch nicht berührt worden, die Frage, was sollen diese großen Terrassen über dem Schipfekai (Textbild 6), was soll mit seiner mehrfachen Überbauung an dieser Stelle erreicht werden, und ferner, was ist beabsichtigt mit den am meisten links am Ende der Terrassen sichtbaren, diese abschließenden Gebäuden.

Der Architekt würde natürlich der Versuchung widerstanden haben, diese großen Terrassen lediglich aus dekorativen Gründen zu schaffen, wenn sich nicht gleichzeitig auch ein sehr praktischer Zweck damit erreichen ließe. Da spielt nun freilich noch eine andere Frage mit herein, die bisher noch nicht berührt wurde, die Marktfrage, die in Zürich auch zu einer brennenden zu werden verspricht. Der Markt findet heute auf den Bürgersteigen und dem Fahrdamm der breiten Bahnhofstraße vom Bahnhofplatz ab bis zum See hin statt und ist dort natürlich recht wenig am Platze. Er behindert den Verkehr auf dieser verkehrsreichsten Straße Zürichs nicht unerheblich. Ihn von dort fort zu verlegen und ihm einen besseren Platz anzuweisen unter gleichzeitiger Erweiterung der ihm bisher zur Verfügung stehenden Flächen schien wohl der Mühe wert. Da bot sich nun diese wundervolle Gelegenheit, den Markt von der Bahnhofstraße weg auf den Schipfekai zu bringen, aber nicht nur in der einen Ebene dicht über der Wasserfläche des Flusses, sondern in mehreren Ebenen übereinander den Raum zu schaffen. Hier genügt der Raum auch für die Zukunft und dehnt sich doch nicht ins Endlose aus, sondern bietet die Fläche an einer Stelle zusammengezogen, ohne daß weite Wege von einem Punkt des Marktes zum andern notwendig sind. Für den Markt also werden diese Terrassen geschaffen, und da sie in allen Stockwerken fahrbar zugänglich sein sollen, so muß angenommen werden, daß sie hohen Anforderungen entsprechen werden. Daß auch sie bei Festen, die im Stadthaus stattfinden, bei günstigem Wetter mit herangezogen werden zum Ergehen der Menschenmassen, liegt auf der Hand. Soll doch das Gebäude links am Ende dieser Terrassen, also am südlichsten Punkte der ganzen Bauanlage, ein großes Speisewirtschaftsgebäude werden, eine „Stadthalle“ im rheinischen Sinne, deren Wirtschaftsbetrieb bei festlichen Anlässen im Stadthause diesem zugute kommen kann. Das natürliche Verbindungsglied zwischen dieser großen Speisewirtschaft und dem Rathause bzw. dem Lindenhof würden dann die beiden oberen Terrassenflächen bilden, die in gewöhnlichen Verhältnissen dem Markte dienen.

Aber noch zu einem weiteren Zwecke wird der phantasievolle Städtebauer diese Terrassen sich in herrlichster Weise verwendet denken können. Man stelle sich einmal eine Festlichkeit vor, die auf der Limmatwasserfläche sich abspielt vor dem Stadthause: sportliche Veranstaltungen nehmen ja einen immer breiteren Raum ein in der Geschichte der Volkserziehung. Da läßt sich wohl voraussehen, daß der Limmatfluß einmal auch für derartige Festlichkeiten eine willkommene Fläche bieten wird. Wie die Sitzreihen eines gewaltigen Amphitheaters würden sich dann die Terrassen vor dem Lindenhof mit diesem zusammen ausnehmen und benutzen lassen. Große Menschenmassen könnten von den Terrassen herab solchen Festlichkeiten zuschauen, und vor den entzückten Blicken der Festteilnehmer könnten sich unten auf der Limmat und am gegenüberliegenden Limmatkai Bilder entfalten, die großartiger sich kaum in einer Stadt denken lassen. Man nehme hinzu, daß schon die mehrmalige wöchentliche Benutzung der Marktfläche auf und über dem Schipfekai und darüber hinaus auf den Flächen der Lindenhofstraße und u. U. des Werdmühleplatzes und der Werdmühlestraße seitlich, aber doch in unmittelbarer Nähe der Haupt-Nordsüd-Verkehrsader, der Bahnhofstraße und der Querverbindung, der Stadthausstraße, und doch nicht diese beiden Straßen in ihrem Verkehr behindernd, sondern über und neben ihnen sich abspielend, ein malerisches Motiv ersten Ranges darstellen wird in unmittelbarer Nachbarschaft des Stadthauses. Die Benutzung der Markthallen unmittelbar an der Limmat mit den großen Freitreppen hinunter zum Flusse denke man sich so wie etwa in Venedig und nach Art seiner Marktverhältnisse am Canalo Grande. Man mache sich ferner klar, wie ein Bootsverkehr auf der Limmat, deren Wassermassen vor dem Rathaus zu stauen und deren Wassergeschwindigkeit vor dem Rathaus durch Wehre zu verringern wären, den Markt mit den sämtlichen Uferpunkten des ganzen Züricher Sees in unmittelbare Verbindung setzen kann, und man wird zugeben, daß hier sich Bilder dem Auge bieten werden, wie sie sich umfassender und schöner nur an wenigen Punkten Europas finden werden. Gull will denn auch in der Achse des Saales für den großen Stadtrat noch eine große Freitreppenanlage weit in das Limmatbett vortreten lassen und hat seine Ideen für den Treppenaufgang vor dem Gebäude des großen Stadtrats, für die Markthalle darunter in bedeutsamen Skizzen niedergelegt (siehe Tafel 19).

Mit der Verwirklichung des großen Baugedankens ist nun auch schon allen Ernstes begonnen. Zunächst ist das Gebäude 1 als Verwaltungsgebäude für das Gas- und

Wasserwerk errichtet worden und bereits benutzt. Das auf dem Bilde daneben stehende Waisenhaus 2, das dort noch auf dem Hügel und mit diesem im Vordergrunde sichtbar ist, hat statt des landschaftlichen Motivs dieses Hügels seinen geplanten steinernen Terrassenvorbau bereits erhalten. In seinem Innern ist es selbst gründlich umgebaut worden und hat seinen Anschluß an den Gebäudeflügel 3 bekommen. Dieser, vom Werdmühleplatz aus gesehen auf Abb. a, Tafel 18 links in das Bild hineinragend, ist fertig. Das Bauwerk 4, das sich an den gleichfalls von Gull gestalteten Bau der Urania im Block 5 anschließt (in Textbild 6 mit seiner Sternwartenkuppel links vom Stadthausturm sichtbar), dient unten im Erdgeschoß Verkaufszwecken. Auch hier bilden die vorgelegten Terrassen in Verbindung mit der großen Lindenhofstraßen-Überführung zusammen ein Amphitheater um den Werdmühleplatz herum, das architektonisch große Reize bietet. In den beiden Vorbauten nach der Stadthausstraße hin vor den Flügeln 3 und 4 führen Treppen zu der Lindenhofstraße hinauf. Der Baublock 6 ist nach der Seite des Werdmühleplatzes ebenfalls durch Gull mit einem großen Bankgebäude als Ostfront bebaut worden. Die Flächen des Blocks 7 und 8 nach der Werdmühlestraße hin und nach dem Beatenplatz sind noch nicht bebaut und sollen, so lange man noch nicht weiß, wie man in den bisher geplanten Gebäuden auskommt, auch noch für Rathauserweiterungen eine Zeitlang vorbehalten bleiben. Werden sie bebaut, dann werden jedenfalls auch über dieser Ausführung die Stadt bzw. Gull ihre Hand halten. Fast die ganze Nachbarschaft des Rathauses also ist, soweit sie einen Einfluß auf die Erscheinung der Rathausgruppe übt, architektonisch in einem Geiste behandelt, nicht einförmig, noch weniger eintönig, aber in einheitlichem Sinne. Gull wird als Architekt, wie selbstverständlich, im Laufe der Jahrzehnte seine eigene Entwicklung durchmachen, genau wie Hugo Licht sie durchgemacht hat am Leipziger Rathause oder wie die Architekten des Frankfurter Rathauses sich gewandelt haben in gewisser Beziehung mit dem Bau selbst. Aber solche Wandlungen in der künstlerischen Anschauung der Erbauer zu beobachten an den einzelnen Teilen einer Baugruppe, das ist ja gerade anziehend; man könnte fast sagen, wo sie fehlen, vermissen wir das pulsende Leben. Dadurch, daß die einzelnen Gebäude voneinander losgelöst sind, ist ihre Behandlung unabhängig voneinander um so eher möglich.

Wenn man zu den Abbildungen, die zum großen Teil erste Entwurfsgedanken darstellen, heute schon Stellung einnehmen wollte, so würde das verfehlt sein aus den eben genannten Gründen. Wer wüßte nicht, welche Vertiefung und Durcharbeitung ein Plan erfährt auf dem weiten Wege bis zur Verwirklichung. Daß Gull in die Lage versetzt ist, während der Ausführung der einzelnen Bauwerke kleineren Umfangs immer weiter noch in die Aufgabe hineinzuwachsen, sie künstlerisch immer mehr zu durchdringen, mit seiner Eigenart zu erfüllen, kommt der Gesamtausführung ohne Zweifel zugute. Wenn man sagen sollte, welchen Formencharakter Gull für diese Ausführungen gewählt hat, so sind es gotische Anklänge, die Gull mit Renaissancegedanken vermischt. Eine Weiterbildung der Formenwelt, die er bei seinem früheren Rathausbau an der Frau-Münsterkirche zuerst angewendet, finden wir hier wieder. Den Gedanken des gotischen, von Diensten umgebenen Kathedralpfeilers spinnt er weiter. Die straffen Vertikalen, die wir in der alten Hallenkirche finden, wendet Gull auf die mehrstöckig übereinandergetürmten Baumassen in besonderer Abwandlung an. Folgerichtig überträgt er die Formenwelt des Mittelalters auf die Bauwerke der heutigen Zeit mit ihrer modernen inneren Raum- und Fensterbildung. Den Gedanken der Auflösung der Wandmassen in große Fensterflächen, den das Mittelalter in seinen Kirchen in einer damals auf religiöses Empfinden zurückzuführenden Sehnsucht nach Licht vor Augen gehabt hat, den nimmt er in unseren Tagen, wo dieselbe Lichtsehnsucht uns Menschen eines sehr viel weniger religiösen, aber um so verstandesmäßigeren Zeitalters erfüllt, auf. Berühren wir uns doch mit jenen mittelalterlichen Strömungen darin vollständig, daß wir gleichfalls Licht in jedem Winkel unserer Räume haben wollen, freilich jetzt der profanen Räume, in die hinein wir in unserer Zeit das Licht der Wissenschaft zu tragen suchen.

Wie Gull die Teile der Hauptanlage, die ja bis jetzt noch ausstehen, der Gebäude 9, 10 und 11 im einzelnen noch ausbilden wird, mag reizvoll sein, zu beobachten. Möchte dem Meister beschieden sein, dieses große Werk in voller Frische und Rüstigkeit, die ihm heute allerdings in hohem Maße eigen ist, auch in Zukunft weiter und bis zu einem glücklichen Ende durchzuführen. Die Unterstützung der gesamten Bevölkerung ist ihm offenbar um so sicherer, je mehr er den wahren Typus des zielbewußten, durch nichts von der Überwindung von Schwierigkeiten abzubringenden Kernschweizers darstellt.

Daß mit der ganzen Ausführung noch eine Anzahl von Regelungsarbeiten am Limmatflusse verbunden werden müssen, ist natürlich. Auch sie hat Gull in seinen Entwurfsgedanken mit einbezogen. Die Stadthausbrücke an der Stelle des oberen Mühlensteges ist in monumentaler Form und entsprechender Breite bereits von der städtischen Verwaltung unter Stadtingenieur Wenners Leitung ausgeführt. Die neue Schipfekaimauer zwischen Rathausbrücke und Beatenbrücke (Tafel 17), von denen die letztere auch neu wird hergestellt werden müssen, ist schon fertig. Das Gelände südlich und nördlich der Stadthausstraße, das früher den mehrfach bezeichneten Hügel darstellte, ist schon abgetragen bis auf die neue Höhe der Stadthausstraße und -Brücke. Die alten Baulichkeiten, welche in der Limmat an der Beatenbrücke und der Bahnhofsbrücke aus der Zeit der Mühlenbetriebe her noch stehen, sind zum größten Teil im Besitze der Stadt und werden, soweit nötig, zur Bildung des grossen Wasserforums nach Ordnung der Wasserstandsverhältnisse der Limmat abgerissen. Ebenso werden die Badeanstalten in der Limmat (siehe Tafel 19) wohl später auch verschwinden. Damit endlich wird dann der Schlußstein gelegt sein für ein Stadthausunternehmen, wie es den größten des europäischen Kontinents sich würdig an die Seite stellt. In vieler Beziehung, was die Schwierigkeiten der Geländeüberwindung und die aus ihrer genialen Bewältigung erwachsenden Reize betrifft, wird die mächtige Baugruppe alles ähnliche in den Schatten stellen.

ÜBER DIE KOSTENVERANSCHLAGUNG VON STADTVERMESSUNGEN.

Von F. HÄUSLER, zurzeit Vermessungsdirigent der Stadtmessung Konstantinopel-Skutari.

I. Feldarbeiten.

A. Triangulierungsarbeiten:

1. Hauptnetz.

Die Dichtigkeit der trigonometrischen Hauptpunkte schwankt zwischen 0,0032 und 0,007 pro ha aufzunehmender Fläche bei einer Seitenlänge von 1,0 bis 5,0 km (Linden, Hannover, Karlsruhe). Hierbei sind die Geländeverhältnisse und Bebauung ohne Bedeutung, da es sich um Hochpunkte handelt, ausschlaggebend dagegen die Zentrierungsverhältnisse.

Mit einem Satz von 15 Punkten dürfte man bei einer Fläche von 3000 ha selbst unter schwierigen Verhältnissen auskommen. Zeitaufwand für Orientierung, Aufsuchung und Festlegung der geeigneten Punkte 30 Tage, für Zentrierungen, satzweise Richtungsbeobachtungen — je 10 Sätze für eine Richtung und den Standpunkt, — Gerüstbauten 90 Tage. Es ergeben sich bei Annahme eines Kostenaufwandes von Mk. a für den Arbeitstag einschl. Abnutzung und Tilgungskosten der Instrumente für 3000 ha Mk. 90 . a =

$$\text{für 1 ha Mk. } \frac{90\,.\,a}{3000}.$$

Hierin nicht einbegriffen sind die Arbeitslöhne für etwa 300 Gehilfentage, sowie die Baustoffkosten und Arbeiterlöhne für etwa notwendig werdende Gerüstbauten und Vermarkungen, falls sichere Hochpunkte (Türme, Denkmäler, Kirchen usw.) in genügender Anzahl und brauchbarer Lage nicht vorhanden sind. Die Kosten hierfür sind sehr verschieden und können nur von Fall zu Fall veranschlagt werden.

Falls das Hauptnetz nicht in ein vorhandenes Dreiecksnetz der betreffenden Landesvermessung eingeschaltet werden soll, so daß mindestens zwei Punkte nach Koordinaten gegeben sind, so kommt noch hinzu, daß eine Grundlinie mit Meßlatten oder mittels Invardrähten sorgfältig (8—12mal) gemessen werden muß, und wenn erforderlich, einige Dreiecke zum Übergang zwischen der Grundlinie und der nächsten Dreiecksseite einzuschalten sind. Das Ergebnis der Basismessung wird einer Ausgleichung nach vermittelnden Beobachtungen unterzogen und der Berechnung des Netzes zugrunde gelegt.

Zeitaufwand 20 Tage a Mk. a = Mk. 20 . a

$$\text{für 1 ha Mk. } \frac{20\,.\,a}{3000}.$$

Die Kosten der Haupttriangulierung stellen sich demnach auf

$$\frac{(90+20)\,a}{3000}\ \text{Mk. für 1 ha.}$$

2. Kleintriangulierung (Kleinnetz).

Die Dichtigkeit der zu bestimmenden Neupunkte für die Kleintriangulierung, die schon zum Teil unmittelbar, zum Teil in ihren Beipunkten dem Anschlusse der Polygonzüge dienen sollen, wird natürlich in den bebauten Teilen des Stadtgebietes eine größere sein, wie in der freien Feldmark der Umgebung.

Für die inneren Stadtteile schwankt die Dichtigkeit zwischen 0,04 bis 0,08 für 1 ha, für die Umgebung zwischen 0,01 bis 0,02 für 1 ha. (Karlsruhe, Linden, Leipzig, Königsberg).

Rechnen wir demgemäß auf eine Fläche von 1000 ha 40 trigonometrische Punkte IV. Ordnung und für Festlegung, Zentrierung, Einschaltung ins Hauptnetz (4 bis 5 Sätze für Stand und Richtung) einen Zeitaufwand von 90 Tagen, so belaufen sich die Kosten für 1000 ha auf Mk. 90 . a, also

$$\text{Mk. } \frac{90\,.\,a}{1000}\ \text{für 1 ha.}$$

Hierin nicht eingeschlossen sind 180 Arbeitertagelöhne und die Vermarkungskosten.

Die Kosten der Triangulation im Felde stellen sich demnach auf insgesamt

$$\text{rd. } a\left(\frac{11}{30}+\frac{9}{100}\right)\ \text{Mk. für 1 ha}$$

ohne Löhne und Vermarkung.

B. Polygonale Züge.

Die polygonometrische Aufnahme umfaßt:

1. Polygonzüge I. Ordnung (mit unmittelbarem Anschluß an das trigonometrische Netz), welche möglichst gestreckt von Anschlußpunkt zu Anschlußpunkt zu führen sind (Länge der Seiten 150 bis 200 m), doppelte Seitenmessung, Winkel in zwei Sätzen zu beobachten, Lage möglichst auf Straßen, Wegen und Plätzen.
2. Polygonzüge II. Ordnung, welche diejenigen I. Ordnung durch Querstraßen usw. verbinden (Seiten und Winkel sind wie bei der I. Ordnung zu messen).
3. Die sogenannten toten Züge zur Aufmessung der Hofräume und des Inneren der Baublöcke, soweit dies von den durchgehenden Polygonzügen aus nicht zu erreichen ist (Winkel zwei Sätze); Strecken doppelt.
4. Kleinpunktlinien, deren Endpunkte ebenfalls nach Koordinaten gerechnet werden.

In Berücksichtigung des Umstandes, daß die unter 1. aufgeführten Polygone eine Mehrarbeit durch die Anschlüsse an das trigonometrische Netz, namentlich durch Herabholen unzugänglicher Hochpunkte, Messen von Hilfswinkeln und Hilfsbasislinien usw. erfordern, während die unter 3. eine bedeutend vereinfachte Behandlung bezüglich der Winkelmessung erfahren und bei den Kleinpunktlinien lediglich eine doppelte Längenmessung vorzunehmen ist, können wir für unsere Berechnung annehmen, daß der Arbeitsaufwand für die Winkelmessung auf einem Polygonpunkte 1 bis 3 und ebenso der für die Seitenmessung der Polygonlinien 1 bis 4 der gleiche ist.

Die Dichtigkeit der Polygonpunkte richtet sich ebenfalls nach der stärkeren oder schwächeren Bebauung des aufzunehmenden Stadtteiles und den Geländeverhältnissen. Jordan gibt für das polygonometrische Netz der Stadt Linden und der zugehörigen Feldmark 203 Punkte auf 6 qkm an, wovon 123 Punkte auf die eigentliche Stadtlage mit 3 qkm entfallen. Es entspricht dies einer Dichtigkeit von 0,41 für 1 ha bebauter Stadtlage und 0,27 für 1 ha der Feldmark (ebenes Gelände).

Die Neumessung von Karlsruhe rechnet mit einer Dichtigkeit von 0,70 für 1 ha.

Die preußische Anweisung IX für trigonometrische und polygonometrische Arbeiten (vom 25. Oktober 1894, S. 17) gibt folgendes an:

Anzahl n der Polygonpunkte auf 1 qkm (100 ha).

Durchschnittl. Parzellengröße: Kartenmaßstab:	über 50 a 1 : 2000 n	50 bis 5 a 1 : 1000 n	unter 5 a (Städte) 1 : 500 n
Ebene, ohne Hindernisse . .	13	33	100
Mittelverhältnisse	20	50	133
Berge und Hindernisse . . .	40	100	200

Wir werden also am sichersten zwischen dem zweiten und dritten Werte der letzten Zeile mitteln und kommen so zu einer Dichtigkeit von 1,5 für 1 ha, die selbst bei schwierigen Verhältnissen genügen wird. Nehmen wir nun als Normalleistung 10 (bis 15) Winkelmessungen in zwei Sätzen für 1 Tag, was bei einiger Übung und Sicherheit im Theodolithgebrauch erreicht werden muß, so würde dies bei einem Tagessatze von Mk. a für die Polygonwinkelmessung ergeben

Mk. a . 1,5 für 1 ha.

Die oben angenommene Dichtigkeit von 1,5 für 1 ha würde 150 Polygonseiten von 50 bis 200 m Länge für 100 ha ergeben; fügen wir diesen noch 80 Kleinpunktlinien von 40 bis 150 m Länge hinzu, so wären demnach für 100 ha doppelte Seitenmessungen mit

$$2\ (150 \,.\, 125 + 80 \,.\, 95) = 26350 \text{ m}$$

auszuführen.

Mittels 5 m Meßlatten oder Stahlband können an einem Arbeitstage 2000 m glatter einfacher Längenmessung mit großer Sorgfalt gemessen werden, demnach wäre die Streckenmessung für 100 ha in etwa 14 Tagen fertigzustellen; nehmen wir noch sechs Tage für Vermarkung und Sicherung der Polygonpunkte hinzu, so erhalten wir für den ha einen Zeitaufwand von 0,2 Arbeitstagen. Dies entspricht einem Kostenaufwand von

Mk. a . 0,2 für 1 ha.

Hierin nicht enthalten sind die Materialkosten für die Punktvermarkung und die Meßgehilfenlöhne.

Die polygonometrischen Arbeiten stellen sich demnach auf

Mk. 1,7 . a für 1 ha

ohne Löhne und Vermarkung.

C. Kleinmessung (Stückvermessung).

Je mehr wir bei den Messungsarbeiten vom Großen ins Kleine gehen, ein desto größerer Unterschied wird, wie sich schon beim Übergang von der Anlage des Hauptdreiecknetzes zur Kleintriangulation und weiterhin zur Polygonisierung zeigte, im Zeit- und Arbeitsaufwand für die Aufnahme des vollbebauten Stadtkernes, der Vororte von lockerer Bebauung und der freien Feldmark hervortreten. Dementsprechend ist für die Einzelmessung von 1 ha der Innenstadt die 10 bis 20fache Arbeit wie in freier Flur aufzuwenden.

Wir unterscheiden demnach für die Berechnung der Kosten der Stückvermessung:

1. Gebiete mit geschlossener Bebauung, Hinterflügeln und Hinterhäusern bei nicht zusammenhängenden Hofräumen. Aufzunehmen sind außer den Eigentumsgrenzen sämtliche Gebäude einschließlich der Hinterbauten, in Straßenhöhe vorspringende Gebäudeteile, Mauern, Freitreppen, Kandelaber, Bürgersteige, etwa in diesen liegende Einfüll- und Lichtöffnungen, ferner die Regeneinlässe, Einsteig-, Kontrollschächte der unterirdischen Entwässerungsleitung, Schieberhähne und Hydranten usw.

Die Messungslinien sind mit dem Theodolithen aufzufluchten, die Lote werden mittels Holzdreieck und Maßstab bei hohem Grundstückswert, sonst mit dem Prisma unter ausgiebiger Anwendung von Kontrollmaßen abgesetzt.

Eine Polygonseite von 200 m Länge mit den ihr untergeordneten Kleinpunktlinien und toten Strahlen bis zu einer Tiefe von 50 m beiderseits bzw. 100 m einseitig, also eine Fläche von 2 ha würde je nach den Geländeverhältnissen, der Struktur des Baublocks und der Anzahl der Einzelheiten 2 bis 6 Tage Arbeit erfordern. Setzen wir in der Annahme, daß zur Stückvermessung zwar nur geübte, jedoch wesentlich billigere Hilfskräfte mit verwandt werden, die Kosten einer Tagesarbeit einschl. Geräteabnutzung und Tilgungskosten mit Mk. $\frac{a}{2}$ an, so würden also die Kosten für 1 ha zwischen Mk. a bis 3a schwanken. Falls mit nicht übermäßig schwierigen Geländeverhältnissen zu rechnen ist, so kann man für die Innenstadt als guten Mittelwert annehmen:

Mk. 1,5a für 1 ha.

2. Stadtteile mit offener Bauweise. Aufzunehmen ist dasselbe wie bei 1., ferner Einfriedigungen jeder Art, dauernde Garten- und Parkanlagen. Die zwischen den Gebäuden liegenden von Einzelheiten freien Flächen ermöglichen die Aufmessung von 200 bis 400 m Polygon mit derselben seitlichen Messungstiefe wie bei 1., also eine Tagesleistung von 1 bis 3 ha; dies entspricht einem durchschnittlichen Kostensatze von

Mk. a für 1 ha.

3. Freie Feldmark. Aufzunehmen sind lediglich Eigentumsgrenzen, Straßen, Wege, Gewässer, Eisenbahnen, Gehöfte usw. Es kann mit der Fertigstellnng der Messung von 2 bis 4 Polygonseiten zu 200 m für 1 Tag gerechnet werden, in einer Tiefe von 100 m beiderseits = 8 bis 16 ha für 1 Tag. Bei Annahme von ungünstigen Verhältnissensei die Durchschnittstagesleistung 3 bis 5 ha. Die Kosten betragen demnach

Mk. 2a für 1 ha.

Wird das Geländerelief der Umgebung im Anschluß an das Polygonnetz- und Feinnivellement tachymetrisch aufgenommen, so kann ein Teil der Aufnahmegegenstände unter 3. als Kulturgrenzen, unwichtige Wege, kleinere Gewässer — soweit sie nicht Eigentumsgrenzen sind — bei Gelegenheit der tachymetrischen Höhenaufnahme ohne Zeitverlust mit aufgenommen werden, und ermäßigen sich die Kosten für 1 ha unter 3. sodann um

Mk. 0,4 . a bis 0,6 . a.

Um aus den angegebenen Einzelkosten für die Stückvermessung je nach der Bebauung einen brauchbaren Durchschnittssatz zu erhalten, wird man zweckmäßig auf den vorhandenen Unterlagen die Flächen der verschiedenen Bebauungsarten und der aufzunehmenden Feldmark planimetrisch ermitteln und aus der erhaltenen Verhältniszahl die Durchschnittskosten für 1 ha berechnen.

Ist das aufzunehmende Stadtgebiet mit durchlaufenden Wänden oder Böschungen von beträchtlicher Höhe und breiten Flußläufen durchzogen, so sind zu den Kosten unter B und C 1 bis 3, 10 bis 15% bzw. 6 bis 9% zuzuschlagen.

D. Das Nivellementsnetz.

Als Grundlage für die Festlegung von Höhenpunkten in kurzen Abständen auf allen Straßen und Plätzen der Stadt dient ein Feinnivellement im Anschluß an die im Stadtgebiet

vorhandenen Festpunkte der Landesaufnahme, das sogenannte Hauptnivellement oder Nivellement I. Ordnung. Die Anlage des Nivellementsnetzes I. Ordnung richtet sich naturgemäß in erster Linie nach der örtlichen Lage der Anschlußfestpunkte; man wird es jedoch tunlichst so anlegen, daß man das ganze Aufnahmegebiet mit einer großen Schleife, die man an mindestens zwei bis drei Stellen an die vorhandenen Festpunkte einhängt, umfaßt und von geeigneten Punkten des äußeren Stadtrandes ausgehend, in den Hauptstraßen radiale Nivellementszüge nach dem Stadtinnern legt, die sich, wenn möglich, auf einem nahe dem Mittel- bzw. Schwerpunkt der Stadtfläche bereits festgelegten oder neu zu bestimmenden Knotenpunkte vereinigen.

Die Strahlen des Hauptnetzes sind unter sich durch Querzüge zu verbinden, ebenso geeignete Stellen der Schleife unter sich durch Züge in Sehnenrichtung, falls Hauptstraßen in dieser Lage vorhanden sind. Gegebenenfalls ist sogar zwischen die Strahlen ein zweites, zum Außenrande konzentrisches Schleifennivellement einzuhängen.

Das Einwägen ist durch Nivellierinstrumente von großer optischer Leistungsfähigkeit (25 bis 30fache Vergrößerung), deren Libellen eine Empfindlichkeit von mindestens 10″ auf einen Strich haben müssen, und sorgfältig geprüften Latten genau in Doppelnivellements auszuführen. (Zielweite 30 bis 60 m, Wechselpunkte eiserne Unterlagsplatten.) Die Genauigkeit muß der vom Preußischen Zentraldirektorium für Vermessungen als „gut“ bezeichneten entsprechen.

In das Nivellementsnetz I. Ordnung werden die Nivellements II. Ordnung eingebunden, welche alle Straßen und Plätze, soweit diese nicht in das Hauptnivellement einbezogen sind, umfassen.

Die Nivellements II. Ordnung (Straßennivellements) brauchen nur einfach nivelliert werden, sind jedoch an beiden Enden ins Hauptnetz einzuhängen. Wo dies nur am Ausgangspunkte möglich ist, müssen sie hin und zurück nivelliert werden. Es können hierzu Nivellierinstrumente einfacher Bauart mit festem Fernrohr und fester Libelle verwendet werden.

Da es sich hierbei um Arbeiten handelt, deren Fortgang hauptsächlich in der Längsrichtung stattfindet, so wird man zunächst die Arbeitsleistung in Stundenkilometern, und sodann die Gesamtlänge der zu nivellierenden Strecken zu ermitteln versuchen. Aus dem Quotienten der Stadtfläche und der für das Nivellement aufzuwendenden Kostensumme erhält man sodann den Durchschnittskostensatz für 1 ha.

Beim badischen Nivellement von 1881 fand sich als Mittel eine Zeit von 46 Minuten auf 1 km oder 1,3 km in der Stunde. Mittlere Tagesleistung waren 8,7 km (Zeitschrift für Vermessungswesen 1882, Seite 202—203). Auf der Kniebisstraße bei 500 m Höhenunterschied und 6 km Entfernung, wo der Steigung wegen mit nur 16 m Zielweite nivelliert werden konnte, erforderte 1 km die Zeit von 1 Stunde 24 Minuten.

Beim Eisenbahnnivellement Hildesheim-Großgleidingen wurde sogar eine Geschwindigkeit von 1,5 km in 1 Stunde erzielt.

Das Nivellementsnetz der Stadt Hannover hat 35 km und 500 Bolzen. Es wurde in 12 Feldtagen mit insgesamt 70 Arbeitsstunden fertiggestellt. Dies entspricht einer Geschwindigkeit von 1 km die Stunde.

Im allgemeinen ist eine Tagesleistung von 3 km einfachen Feinnivellements und 5 km Straßennivellements als normal bezeichnen.

Es würde dies eine Durchschnittsleistung von 4 km einfachen Nivellements für 1 Tag ergeben, worin die Zeit für das Anbringen der Bolzen und die dazwischen liegenden Festtage mit berücksichtigt wurde. 1 km würde demnach 0,25 Arbeitstage zu Mk. a = Mk. 0,25 a erfordern.

In diesen Preis nicht einbegriffen sind die Baustoffkosten für zwei Festpunktbolzen pro km und deren Anbringung, sowie 0,75 Arbeitertagelöhne (bei drei Meßgehilfen und 4 km Tagesleistung).

Wenn nun F die Fläche der aufzunehmenden Stadtlage in ha, L die Länge des Nivellementsnetzes I., l diejenige des Netzes II. Ordnung in km ist, a die Aufwendungen für eine Tagesarbeit in Mk., t ein Arbeitertagelohn in Mk. und b der Preis für einen Festpunktbolzen einschl. Einmauerung, so belaufen sich die Kosten des Nivellements für 1 ha auf:

$$\frac{(2\,L + l)\,.\,(0{,}25\,a + 0{,}75\,t) + (L + l)\,.\,2\,b}{F}\ \text{Mk.},$$

worin das erste Produkt die Gesamtkosten des Nivellements und das zweite die Baustoff- und Anbringungskosten der Festpunktbolzen darstellt.

Die Werte L und l lassen sich aus einem meist schon vorhandenen älteren Stadtplane größeren Maßstabes auf 1 bis 2 km genau ermitteln.

Beispiel einer Vorberechnung zum Kostenanschlage einer Stadtvermessung.

(Es soll veranschlagt werden die Neumessung der Stadt K., bestehend aus den drei Stadtteilen St., Pé. und Sc. mit insgesamt 4250 ha Inhalt.)

I. Umfang der Arbeiten.

a) Die Horizontalaufnahme umfaßt:

Stadtteil	Bebaut ha	offen ha	Insgesamt ha
St.	1586	50	1636
Pé.	561	863	1424
Sc.	260	872	1132
Summe	2407	1785	4192
rund	2450	1800	4250

b) Die Vertikalaufnahme umfaßt:

Stadtteil	Gesamte Straßenlänge	Nivellement I. Ordnung		II. Ordnung	Insgesamt zu nivellieren km	Zahl der Bolzen
			doppelt			
St.	235	76	152	159	311	470
Pé.	154	36	72	118	190	380
Sc.	94	25	50	69	119	190
Summe	483	137	274	346	620	1040
rund	490	140	280	350	630	1100

c) Statistischer Nachweis der Straßenlängen zum Nivellement aus einem vorhandenen Übersichtsplan 1 : 20000.

Block	Geschlossene Bauweise		Offene Bauweise	
	auf 64 ha m	auf 1 ha m	auf 64 ha m	auf 1 ha m
I.	9200	144		
II.	9300	144		
III.	9100	144		
IV.			5000	78
V.	10800	169		70
VI.	8000	125		70

II. Dauer der Arbeiten.

a) Horizontalaufnahme.

Stadtteil	Zeitaufwand in Tagewerken: Polygonal-Arbeiten Tagewerke, für 1 ha	Polygonal-Arbeiten Tagewerke, für die Gesamtfläche	Stückvermessung bebaut Tagewerke, für 1 ha	Stückvermessung bebaut Tagewerke, für die Gesamtfläche	Stückvermessung unbebaut Tagewerke, für 1 ha	Stückvermessung unbebaut Tagewerke, für die Gesamtfläche	Gesamte Horizontalmessung Tagewerke	Zuschlag 10 % für Böschungen, Festlegen von Beipunkten	Insgesamt
St.	0,35	572	1,3	2061	0,2	10	2643	265	2908
Pé.	0,35	498	1,3	729	0,2	173	1400	140	1540
Sc.	0,35	396	1,3	338	0,2	175	909	91	1000
Summe	0,35	1466	1,3	3128	0,2	358	4952	496	5448
rund	—	1500	—	3150	—	500	5150	500	5650

Anmerkung: Die Tagewerke für 1 ha sind entnommen den Abschnitten B und C der Vorerhebung, die Flächen der Tabelle Ia der Kostenberechnung.

Die obige Tabelle ermittelt nur die reine Arbeitszeit und sind für die Kostenberechnung nochmals 20 % für Festtage, Regentage usw. hinzuzuschlagen.

b) Vertikalaufnahme.

Stadtteil	zu nivellieren km	Zeitaufwand in Tagewerken: für 1 km	Zeitaufwand in Tagewerken: für die ganze Strecke	Zuschlag von 20 % für Nachmessungen usw.	Insgesamt
St.	311	0,3	94	19	113
Pé.	190	0,3	57	12	69
Sc.	119	0,3	36	7	43
Summe	620	0,3	187	38	225
rund	630	0,3	190	40	230

Anmerkung: Die Tagewerke für 1 km sind entnommen dem Abschnitt D der Vorberechnungen, die Längen der Tabelle Ib dieser Berechnung.

Die obige Tabelle ermittelt die reine Arbeitszeit und sind für Regentage, Festtage, Reisetage usw. nochmals 20 % bei der Kostenberechnung hinzuzusetzen.

c) Rechnerische Arbeiten für die Horizontalaufnahme.

Stadtteil	Fläche ha	Koordinatenberechnung: Dichtigkeit der Polygonpunkte für 1 ha	Koordinatenberechnung: Anzahl	Koordinatenberechnung: Tagewerke für 1 Punkt	Koordinatenberechnung: Tagewerke im ganzen	Kleinpunktrechn.: Zuschlag 50 %	Zusammen Tagewerke	Zuschlag für Aufsuchen von Fehlern, Aufstellen des Winkel- u. Streckenverzeichnisses und des Koordinatenverzeichnisses 25 %	Insgesamt Tagewerke
St.	1636	1,5	2454	0,1	246	123	369	92	491
Pé.	1424	1,5	2136	0,1	214	107	321	80	401
Sc.	1132	1,5	1698	0,1	170	85	255	64	319
Summe	4192	1,5	6288	0,1	630	315	945	236	1181
rund	4250	1,5	6400	0,1	640	320	960	260	1200

Anmerkung: Die Tabelle ermittelt nur die reine Arbeitszeit und sind für die Kostenberechnung nochmals 20 % für Festtage, Reisetage, Regentage hinzuzuschlagen.

d) Rechnerische Arbeiten zur Vertikalaufnahme. (Ausgleichung, Ausrechnung, Quotenverzeichnis.)

Stadtteil	Gesamtlänge der zu nivellierenden Strecke km	Ausgleichung Tagewerke: für 1 km	Ausgleichung Tagewerke: Insgesamt	Ausrechnung Tagewerke: für 1 km	Ausrechnung Tagewerke: Insgesamt	Aufstellen des Quotenverzeichnisses, Aufsuchen von Rechnungsfehlern Tagewerke: f. 1 km	Aufstellen des Quotenverzeichnisses, Aufsuchen von Rechnungsfehlern Tagewerke: Insgesamt	Total Tagewerke
St.	311	0,2	62	0,2	62	0,1	31	155
Pé.	190	0,2	38	0,2	38	0,1	19	95
Sc.	119	0,2	24	0,2	24	0,1	12	60
Summe	620	0,2	124	0,2	124	0,1	62	310
rund	630	0,2	126	0,2	126	0,1	63	320

Anmerkung: In obiger Tabelle ist nur die reine Arbeitszeit ermittelt und sind noch 20 % für Sonn- und Festtage, Reisetage usw. hinzuzuschlagen.

e) Kartierungsarbeiten.

Maßstab / Stadtteil	1 : 500 Anzahl der Quadrate	1 : 500 Kartieren für 1 Qu.	1 : 500 Kartieren insges.	1 : 500 Beschreiben für 1 Qu.	1 : 500 Beschreiben insges.	1 : 500 zusammen	1 : 1000 Anzahl der Quadrate	1 : 1000 Kartieren für 1 Qu.	1 : 1000 Kartieren insges.	1 : 1000 Beschreiben für 1 Qu.	1 : 1000 Beschreiben insges.	1 : 1000 zusammen	1 : 10000 Anzahl der Quadrate	1 : 10000 Kartieren für 1 Qu.	1 : 10000 Kartieren insges.	1 : 10000 Beschreiben für 1 Qu.	1 : 10000 Beschreiben insges.	1 : 10000 zusammen	Tagewerke Summe	Zuschlag für Anfertigen von Kopien auf Pausleinwand, für Anfertigung einer Übersichtskarte und für Beseitigung von Kartierungsfehlern 33 1/3 %	Tagewerke im ganzen
St.	1636	1	1636	1,2	1963	3599	409	1,5	614	2	818	1432	41	4	164	6	246	410	5441	1812	7253
Pé.	1424	1	1424	1,2	1709	3133	356	1,5	534	2	712	1246	36	4	144	6	216	360	4739	1580	6319
Sc.	1132	1	1132	1,2	1358	2490	283	1,5	425	2	566	991	29	4	116	6	174	290	3771	1257	5028
Summe	4192	1	4192	1,2	5030	9222	1048	1,5	1573	2	2096	3669	106	4	424	6	636	1060	13951	4649	18600
rund	4200	1	4200	1,2	5040	9240	1050	1,5	1575	2	2100	3675	110	4	440	6	660	1100	14015	4672	18700

1 Blatt 1 : 500 (20 . 20 cm) = 1 ha
1 „ 1 : 1000 (20 . 20 cm) = 4 ha
1 „ 1 : 10000 (20 . 20 cm) = 40 ha

Zuschlag 15 % für Festtage, Krankheitsfälle usw.

ZU DEN DURCHBRUCHSFRAGEN IN ALTSTADT-HANNOVER — vgl. No. 2 des Jahrganges.

Es ist zuzugeben, daß die jetzt abseits vom Hauptverkehr am südlichen Rande der Altstadt gelegene neue Rathausgruppe, die hier den östlichen Zipfel der zwischen der Vorstadt Linden und der südöstlichen Stadterweiterung breit eindringenden unbebauten Talmulde der Ihme und Leine abschließt, nicht allein aus praktischen Gründen eine innigere

Verbindung mit dem innerstädtischen Leben verlangt, sondern auch um der inneren und äußeren Bedeutung willen die Angliederung an den schmucken Empfangsraum der Stadtmitte am Schauspielhause wünschen läßt.

Die Altstadt öffnet sich nur mit zwei schmalen Zugängen zum Friedrichswall mit der Ebhardtstraße von der Breiten Straße her in Fortsetzung der Marktstraße und mit dem Neuen Weg, der am Knappenort zur Köbelinger Straße umknickt, beide in schiefer Richtung auf die Seitenbauten der Rathausgruppe. Die Köbelinger und die Marktstraße verlaufen nordwestlich zum Markte der Altstadt, die Breite Straße östlich nach dem Ägidientorplatz, im allgemeinen also in derselben Richtung wie der Friedrichswall. Damit läßt sich eine unmittelbare Beziehung zum Theaterplatze oder der Georgstraße mit dem Georgsplatze nicht herstellen.

Das nächstliegende wäre nun ein Durchbruch durch die Altstadt in der Mittelaxe des Rathauses, der fast genau auf das Schauspielhaus auslaufen könnte. So weit brauchte man jedoch nicht zu gehen, da sich an der Osterstraße bereits in der Baringstraße ein Ausweg nach der Georgsstraße bieten würde. Aber auch damit schon wäre die — trotz manchen gewalttätigen Eingriffes immerhin noch leidlich geschlossene — Altstadt vollends zerfetzt, ganz abgesehen davon, daß das schöne Eckhaus an der Köbelinger und Marktstraße fallen müßte. Vor einer solchen rücksichtslosen Draufgängerei ist offenbar auch der Verfasser des oben mitgeteilten Vorschlags zurückgeschreckt.

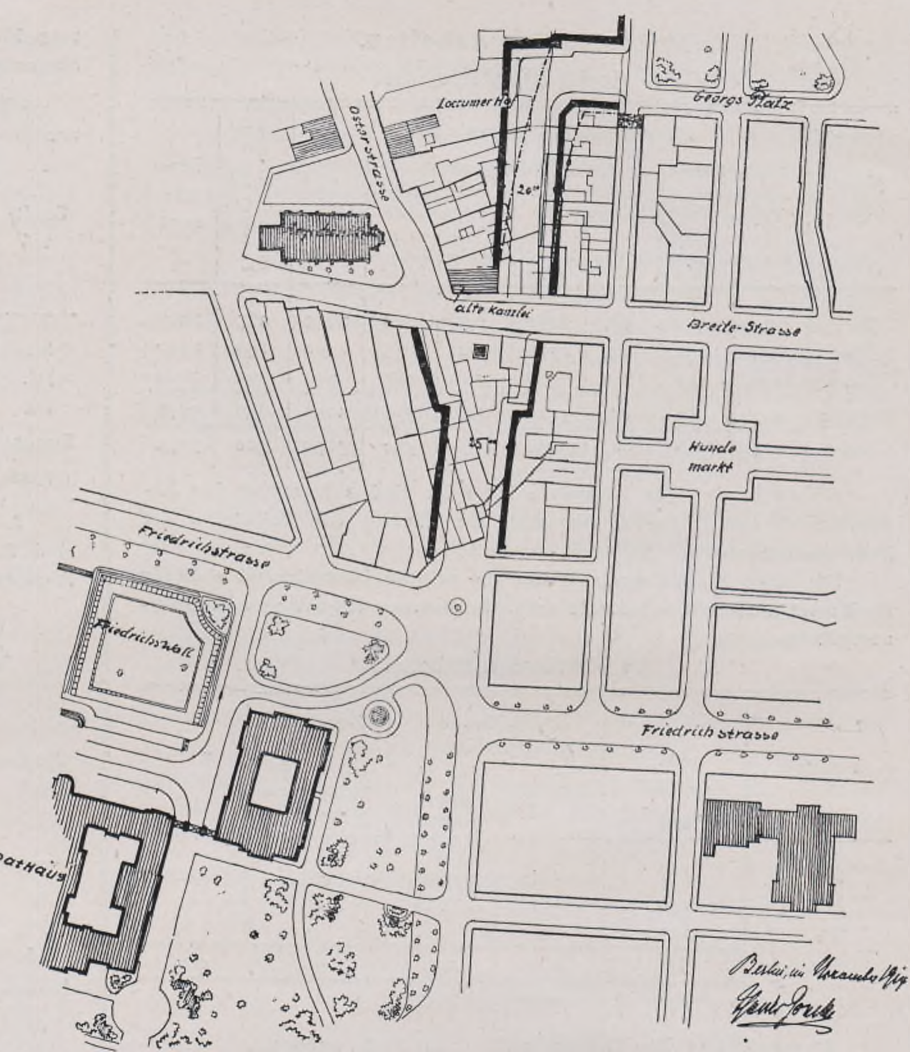


Abb. 8. Vorschlag zu einem Durchbruch vom Friedrichswall zum Georgsplatz in Hannover.

Bei der über Hannovers Grenzen hinausgehenden Bedeutung der Durchbruchsfrage möge es der Schriftleitung aber gestattet sein, zu dem Vorschlage des Geheimen Baurats A. Knoch einige Bedenken zu äußern: Zweifellos würde damit da, wo die im Zuge der Kleinen Wall- und der Kleinen Ägidienstraße mit Durchbrechung des dazwischen befindlichen Baublocks neu geplante Straße II in den Friedrichswall einmündet, ein günstiger Standtpunkt dem von den Georgsplatze her über den Ägidientorplatz Kommenden geboten und durch den Abbruch der im Wege stehenden Baulichkeiten wohl nicht allzuviel Wertvolles zerstört werden. Dagegen spricht jedoch — abgesehen von den aufzuwendenden Millionen für den Erwerb und den Abbruch der vorhandenen Bebauung, der sich bis in die Kümmelstraße hinein erstrecken müßte — vor allem, daß die 29 m breite Schmalfront des öffentlichen Gebäudes zwischen den beiden 31 bzw. 25 m breiten Straßenzügen II und III zur Bildung einer Platzwand nicht ausreichen, vielmehr wie ein mitten auf einen 31 + 29 + 25 = 85 m breiten Platz gestellt erscheinen würde, der den ohnehin schon reichlich großen Friedrichswall noch weiter öffnet. Dazu kommt, daß der Durchbruch einer Straße I von der Breiten Straße her in Verlängerung der Osterstraße von 20 m, die ebenfalls auf der Platzecke ausmünden soll, im Zusammenschnitt mit der Durchbruchstraße II von 31 m ein gewaltiges Loch reißen würde.

Gerade diese Verlängerung der Osterstraße aber, die am Friedrichswall denselben günstigen Standtpunkt für den Beschauer bieten würde, könnte deshalb vielleicht zu einer einfacheren Lösung führen, die im Textbilde 8 dargestellt ist. Die Wandung des Ägidienkirchplatzes und die Alte Kanzlei an der Breiten Straße bleiben erhalten; der Durchbruch wird im Zuge der alten Stadtmauer mitten durch den Block bis zum Loccumer Hof durchgeführt, die diesen Durchbruch und die Osterstraße zusammenführende platzartige Erweiterung an die gegenüberliegende Seite der Breiten Straße angeordnet, so daß der Ägidienkirchplatz noch wie vor geschlossen erscheinen wird und nur weniger wertvolle Häuser geopfert zu werden brauchen.

Die hakenförmige Endigung des Durchbruches am Georgsplatz ergibt sich zwanglos bei Geradeführung der Straße bis auf den erhaltenswerten Rest der alten Stadtmauer beim Loccumer Hof. Sie läßt sich einschränken bei leichter Krümmung der Straße, wenn die Hinterseiten der nach der Großen Wallstraße herausgehenden Grundstücke stärker angeschnitten werden. Der so nach dem Georgsplatze keilförmig verlaufende Block könnte dann durch Überbauung der Großen Wallstraßenöffnung mit dem östlichen Nachbarblocke für das Auge zusammengeschlossen werden. Unerwünscht würde nur eine schräge Einführung des Durchbruches über Eck in den Georgsplatz erscheinen, ganz abgesehen davon, daß dann die Große Wallstraße völlig eingezogen werden müßte. Letzteres würde wohl aber nur in dem Falle berechtigt sein, daß der Durchbruch noch erheblich breiter angenommen werden sollte. Es sind also auch schönheitliche Gründe, die für einen kurzen Haken am Übergange zum Georgsplatz sprechen — ein Hindernis für den Verkehr kann bei zweckentsprechender Ausbildung darin nicht er-

blickt werden. Im übrigen darf man wohl zum zeitigen Vertreter des Städtischen Hochbauamtes in Hannover das Zutrauen hegen, daß er den richtigen Weg schon finden wird.

Für die wiederholte freundliche Unterstützung in dieser Angelegenheit durch Herrn Landesbauinspektor Professor Siebern sei auch an dieser Stelle ausdrücklicher Dank gesagt. T. G.



Abb. 9.

DIE HAMBURGER HOCH- UND UNTERGRUNDBAHN.

Von M. A. R. BRÜNNER, Ingenieur, Berlin. Hierzu Tafel 20 und Textbilder 9—11.

In der Entwicklungsgeschichte Hamburgs wird das Frühjahr 1912 für immer eine hervorragende Bedeutung besitzen, da in diese Zeit die feierliche Eröffnung der Hochbahn, einer der großartigsten Verkehrseinrichtungen, fiel. Nachdem im Jahre 1905 die langjährige Umgestaltung und Erweiterung des staatlichen Eisenbahnwesens erfolgt war und an Stelle der veralteten Bahnhöfe der mächtige Hauptbahnhof, der moderne Dammtor- und Sternschanzenbahnhof sich erhoben hatte, nachdem ferner die elektrische Stadt- und Vorortbahn zwischen Blankenese und Ohlsdorf ausgebaut worden war und ihren Betrieb eröffnet hatte, folgte im Jahre 1911 die Vollendung des gigantischen Elbtunnels, der den Verkehr zwischen dem Hamburg jenseits der Elbe, Steinwerders, zum großen Teile unabhängig machte von dem Wasserverkehr und von dem fernen Elbbrückenverkehr.

Als drittes Verkehrsunternehmen von einschneidender Bedeutung schloß sich dann die Hoch- und Untergrundbahn an. Mit seiner Verwirklichung ist die Hansestadt tatsächlich in die Reihe der Weltstädte eingetreten; denn die Anlage einer Untergrundbahn wird immer erst dann zur zwingenden Notwendigkeit, wenn der Straßenverkehr infolge des Wachstums der Stadt mit den in ihm möglichen Verkehrsmitteln nicht mehr bewältigt werden kann, zum Teil auch, wenn eine Erweiterung des oberirdischen Bahnverkehrs durch die dichte Bebauung zu kostspielig oder gar unmöglich geworden ist. In London trat dieser Augenblick schon in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts ein; diese größte aller Großstädte des Erdballs besitzt darum schon seit mehr als vier Jahrzehnten ihre Untergrundbahn, zugleich die erste der Welt. Seitdem aber haben sich auch viele andere Großstädte gezwungen gesehen, diesem Beispiele zu folgen, ohne freilich das System der Unterpflasterbahn streng durchzuführen. Das System der Schwebe- oder Hängebahn, das seit 1901 in Barmen-Elberfeld dem städtischen Verkehr dient und bekanntlich seinerzeit auch in Hamburg viel erörtert wurde, ist bisher auf die rheinländische Industriestadt beschränkt geblieben,

Bereits im Jahre 1893, zu einer Zeit, wo die Einwohnerzahl Hamburgs etwa 580000 betrug, sind die ersten Entwürfe für eine elektrische Vorortsbahn bearbeitet und einem Hohen Senat unterbreitet worden. Nach langwierigen Verhandlungen haben Senat und Bürgerschaft im Frühjahr 1906 den Bau einer Ringlinie und dreier Zweiglinien in der jetzt ausgeführten oder begonnenen Form genehmigt und die Ausführung der Siemens & Halske A.-G. und der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft in Gemeinschaft übertragen. Die staatliche Aufsicht und die Vertretung der staatlichen Interessen erfolgte durch die Senatskommission für die Stadt- und Vorortbahnen. Der Abschluß eines förmlichen Betriebsvertrages mit den Elektrizitätsgesellschaften erfolgte am 25. Januar 1909. Nach diesem Vertrage hatten die Gesellschaften eine besondere Betriebsgesellschaft, die Hamburger Hochbahn, Aktiengesellschaft, mit einem Kapital von 15 Millionen Mark zu gründen, die für ihre Rechnung die gesamten Betriebsanlagen zu beschaffen hat. Die Gründung dieser Gesellschaft erfolgte am 27. Mai 1911. In ihrem Aufsichtsrat ist der Staat durch drei Kommissare vertreten.

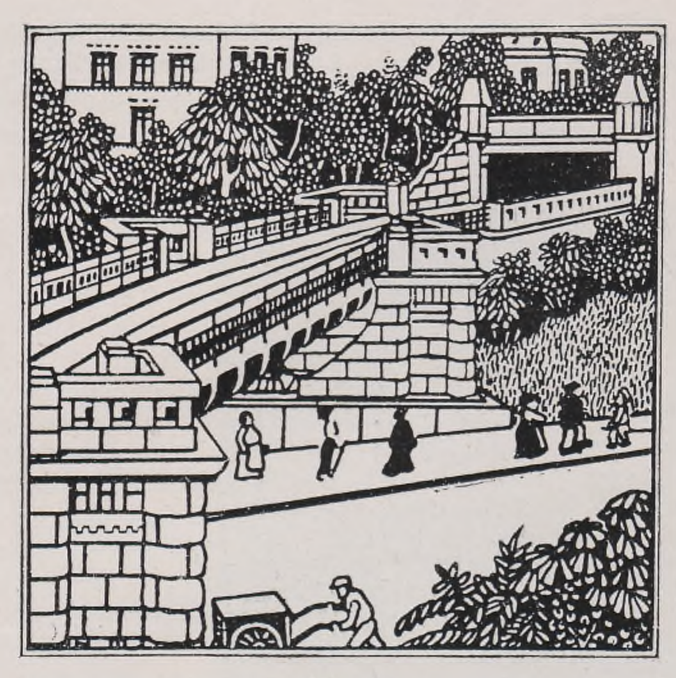


Abb. 10.

Baulich paßt sich die Bahn dem keineswegs ebenen Gelände nach Möglichkeit an. In der Elb- und Alstermarsch liegt sie vorwiegend über der Straße, in den Geestrücken vielfach im Untergrund. Einzelne Ausnahmen, wie z. B. die Untergrundstrecke in dem zur Alstermarsch gehörigen Mittelpunkt der Altstadt ergeben sich aus Raummangel. Aus der gleichen Ursache entstand die ungewöhnlich starkgeneigte Rampe am Mönkedamm (1 : 20,7). Die aus zwei strahlenförmigen Linien beiderseits der Alster zusammengesetzte sogenannte Ringlinie verbindet die Mittelpunkte des Verkehrs in der inneren Stadt mit dem Hafen und den wichtigsten Vorstädten und durch die Verbindungsstrecke Barmbeck—Eppendorf auch mit dem neuen Stadtpark in Barmbeck—Winterhude.

Der Hochbahnzug besteht aus Wagen zweiter und dritter Klasse; die zweite Klasse ist rot, die dritte gelb lackiert. Im Innern sind die Wagen mit poliertem Mahagoniholz ausgestattet. Der Zug wird mit der bedeutenden Beschleunigung von 0,7 m in der Sekunde, d. h. fünf- bis zehnmal so schnell wie bei Dampfbahnen, in Bewegung gesetzt — eine noch größere Beschleunigung würde unbequem sein und stehende Fahrgäste leicht umwerfen. Die Geschwindigkeit steigt in kurzer Zeit auf 40 km, bei langen Strecken auf 50 km in der Stunde. Die Wagen erhalten den Strom durch Stromabnehmer, welche die Stromschiene nur von unten berühren, so daß diese im übrigen isoliert werden konnte. Alle Wagen sind Motorwagen mit je zwei hundertpferdigen Motoren; sie

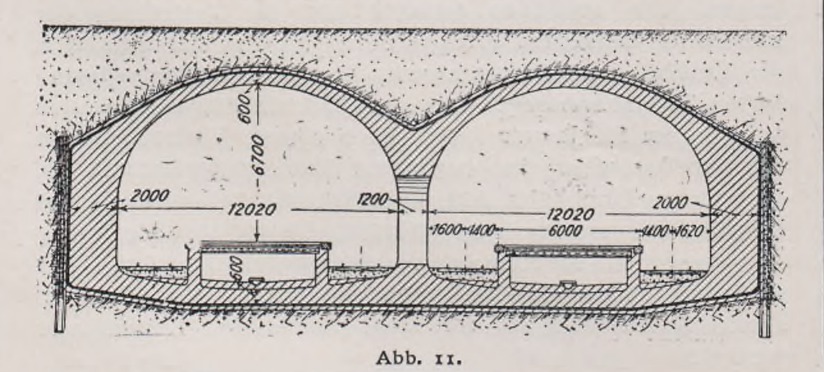


Abb. 11.

sind mit Vielfachsteuerung ausgerüstet, so daß die Züge von jedem Wagen aus gesteuert werden können. Luftdruckbremse und elektrische Heizung und in den Tunnelstrecken am Tage selbststätig einschaltende Beleuchtung sind vorgesehen. Die Zugsicherung erfolgt durch ein neuartiges sechsfeldriges Blocksystem; die Betätigung der Block- und Signaleinrichtungen durch Menschenhand ist derart durch elektrischen Antrieb ersetzt, daß die menschliche Tätigkeit fast nur noch in der Kontrolle der Einrichtungen besteht. Die Wagen sind in großen, modern eingerichteten Werkstätten in Barmbeck untergebracht.

In diesem Vorort befindet sich auch die Hauptkraftstation, die schon von weitem durch den riesigen 80 m hohen Schornstein, der oben 4 m lichte Weite hat, sichtbar ist. Mächtige Kohlenhaufen türmen sich im Hofe auf und elektrische Krähne sowie ein sinnreich konstruiertes Becherwerk entnimmt die schwarzen Diamanten aus dem Kanal oder den Eisenbahnwagen und befördert sie nach dem Kesselhaus. Die Kettenroste werden selbsttätig bewegt und damit entfällt die anstrengende Heizerarbeit. Es sind fünf Wasserrohrkessel von 420 qm Heizfläche bei 15 Atm. Höchstspannung aufgestellt. Ferner erblicken wir im Maschinenhaus zwei Turbodynamos von je 2000 KW und einen von doppelter Leistungsfähigkeit, so daß hier 8000 KW erzeugt werden. Dieser gewaltige Drehstrom von 6000 Volt wird zwei Unterwerken, und zwar in Eppendorf sowie der Station Hauptbahnhof zugeteilt, wo er durch sechs Kaskadenumformer auf 800voltigen Gleichstrom gebracht wird. Diese Umformer besitzen selbsttätige Erregermaschinen, die den Stromverbrauch je nach Bedarf regeln. Hier sind noch zwei Bufferbatterien von je 1258 Amperestunden, zwei Lichtbatterien von je 331 Amperestunden und Piranigruppen zu je 180 PS aufgestellt. Fernsprecher vermitteln den Austausch zwischen allen Halte- und Betriebsstellen, für die Fahrkarten sind außer den Schaltern elektrisch betriebene Automaten im Gebrauch.

Die ganze Bahn stellt ein 50-Millionenunternehmen dar; die Kosten setzen sich wie folgt zusammen: Bau der Bahn mit Gleisen $42\frac{1}{3}$ Millionen, Kosten der Nebenanlagen fast $5\frac{1}{2}$ Millionen und die der Betriebseinrichtungen 15 Millionen, welche Summe das Grundkapital der Hochbahn-Gesellschaft bildet. Der Grunderwerb ist vom Staate beschafft. Um ertragreich zu sein, muß die Bahn von 45 Millionen Fahrgästen benutzt werden, doch kann mit dieser Annahme gerechnet werden. Die ganze Länge beträgt 27 850 m, wovon auf den Doppelring $17\frac{1}{2}$ km entfällt, auf die Eimsbüttel-Linie 1760 m, auf die nach Rothenburgsort 3230 m, und die nach Ohlsdorf, welcher Ort ja der Endpunkt der elektrischen Schnellbahn nach Blankenese ist und auch durch den Friedhof und das Krematorium bekannt ist, 5380 m. Hier liegen auch die Haltestellen weiter auseinander, nämlich 1250 m, während sonst der Abstand 760 m ist. Der größte Teil des Ringes ist dem Betrieb übergeben worden, während einige der Zweiglinien sowie das Unterwerk zu Eppendorf erst in weiterer Ferne eröffnet werden können. Im ganzen sind 33 Haltestellen vorgesehen, davon für den Ring 23. Sie liegen zum Teil unter der Erde, zum Teil auf Viadukten, zum Teil auf Dämmen oder zwischen Futtermauern. Ihre Bahnsteige haben eine Länge von 60 m.

Man hat sich beim Bau alle Erfahrungen beider Systeme zunutze gemacht, und stellt die Hamburger Schnellbahn zurzeit das Beste auf diesem Gebiete dar.

NEUE BÜCHER.

Besprochen von THEODOR GOECKE, Berlin.

ZWECK UND FORM IM HOCHBAU. Von A. Muschter, Dipl.-Ing., Oberlehrer an der Königl. Bauschule Buxtehude. Ein Handbuch für Bauleute und Bauschulen. Band I: Die Formgestaltung der einfachen Baumassen. 12 Bogen Oktavformat. Gebunden 4,20 Mk. Bei Bezug von 25 Exemplaren auf einmal 3,75 Mk. für ein Exemplar. Verlag Seemann & Co., Leipzig 1914. Ein Handbuch nennt es der Verfasser; ein Lehrbuch ist der zunächst erschienene I. Band mehr, doch zugleich ein Lesebuch in seiner frischen Darstellungsart mit lehrhaftem Einschlag. Nicht selten regt sich beim Lesen der Widerspruch, weniger gegen das was, als vielmehr wie es gesagt wird. Denn durchaus neu ist die darin vertretene Auffassung nicht. Was Hocheder lehrt, Erlwein praktisch geübt hat, ist in anschaulicher Weise zusammengestellt, erweitert, ergänzt, um das Haus als Teil eines Ganzen, der Umgebung — der Straße, der Stadt, der Landschaft — zu begreifen. Das macht eben den Städtebau aus, wie er auch von Anfang an in unserer Zeitschrift vertreten worden ist.

In den vier ersten Kapiteln behandelt der Verfasser die Aufgabe des architektonischen Gestaltens, Zweck und Form, Stil, Baustoff und Farbe, Zeichnung und Baugedanke, um sich weiter über die Beurteilung der Form zu verbreiten, indem er Kontrast, Maßstab und sein Verhältnis, Symmetrie und freie Form, Überschneidung und Harmonie im einzelnen bespricht. Dann kommt ein den Kern seiner Ausführung kurz zusammenfassendes Kapitel: Der Aufbau (Allgemeines), dem nun eine Erläuterung der Einzelheiten des Aufbaues folgt: Grundriß und Wand, die Grundformen in der Gliederung des Daches usw.

Ein besonderes Kapitel ist der Baumasse in bewegtem Gelände gewidmet. Weiter folgen drei Kapitel über die Straßenbildung, auch mit Rücksicht auf die offene und geschlossene Bauweise, die Straßenecke, den Gruppenbau mit sehr anschaulichen Abbildungen. Endlich kommen noch Hinweise auf die Durchbildung von Einzelheiten, praktische Handwerksregeln für schönheitliche Formgestaltung usw. Den Fachgenossen wird das Studium des Buches genußreiche Stunden schenken.

DER MITTELALTERLICHE STADTGRUNDRISS IM NÖRDLICHEN DEUTSCHLAND in seiner Entwicklung zur Regelmäßigkeit auf der Grundlage der Marktgestaltung. Dissertation zur Erlangung der Würde eines Doktor-Ingenieurs. Von Dipl.-Ing. Franz Meurer, Lahr in Baden. Mit 56 Abbildungen. Preis 5 Mk. Druck von Gerhard Stalling, Oldenburg i. Gr.

Nach einer Einleitung, die auf die grundlegenden Schriften „Deutsche Stadtanlagen“ von Dr. Joh. Fritz, Straßburg 1894 und „Markt und Stadt in ihrem rechtlichen Verhältnis“ von Siegfried Rietschel, Leipzig 1897 zurückgreift, stellt der Verfasser die natürlich verlaufende Handelsstraße als Kern der Marktgründung in der Frühzeit dar, den Straßentreffpunkt, die Verbreiterung der Verkehrsstraße, an Beispielen erläuternd. Warum er diese Straßenmärkte nur als scheinbare „Platzbildungen“ bezeichnet, ist zwar nicht recht einzusehen; sind es auch keine planmäßigen Schöpfungen, keine Raumgebilde, so bleiben es doch immerhin Plätze im weiteren Sinne des Wortes, die einem praktischen Bedürfnisse entsprangen, genau so wie die Landstraße, die ursprünglich auch nur ein loses Gefüge hatte, einem andersgearteten. Der Verfasser bespricht dann die planmäßige Straßenmarktanlage unter Hinweis darauf, daß der süddeutsche Straßenmarkt in der Folge nicht die gleiche Entwicklung genommen habe wie der norddeutsche. Dies stimmt schon nachdenklich in bezug auf die folgenden Ausführungen, von denen ein besonderer Abschnitt dem Markte als Längsplatz gewidmet ist, und zwar als Ausbuchtung der Hauptdurchgangsstraße mit Randstraße an der gegenüberliegenden Seite und endlich zwischen zwei mehr oder minder gleichwertigen Parallelstraßen, wobei der Ringanlage in Schlesien näher gedacht wird. Ob in der Tat hierin eine zeitliche Entwicklungsreihe zu erblicken ist, wird ebenso wie die nach dem Vorgange von Professor Dr. P. J. Meier in Braunschweig versuchte Einordnung der beigebrachten Stadtgrundrisse in bestimmte Plansysteme noch zwingender zu erweisen sein, als es zurzeit auf Grund von Planunterlagen möglich ist, die meist nur zeichnerische Projektionen auf die Ebene bieten, keine Schnitte durch die Stadtlage und auch sonst nicht genug von den gegebenen Vorbedingungen der Örtlichkeit.

Den Höhepunkt mittelalterlicher Stadtplanung glaubt der Verfasser in der Zentralanlage, wie er es nennt, suchen zu müssen, d. i. im Grundrisse der Kolonialstadt, der sich unabhängig macht von den Zufahrtsstraßen, den Markt zum bewußten Mittelpunkt der Stadtanlage gestaltet, die Straßen gleichmäßig anlegt und eine mehr dem Quadrat zuneigende Baublockform aufweist.

Die Regelmäßigkeit der Anlage hat damit zwar zugenommen, die Rücksicht auf die Örtlichkeit zugleich aber oft genug abgenommen — siehe den Plan des auf einem Hügel liegenden Soldin — ein Fortschritt könnte also nur da verzeichnet werden, wo die regelmäßige Anlage aus den örtlichen Verhältnissen entspringt. Zu vermissen ist übrigens die Berücksichtigung des Einflusses, den die ursprünglich um die Kirchen herum angelegten und später erst vor die Tore verlegten Friedhöfe auf die Ausgestaltung des Stadtplanes, zuweilen aber auch der Marktplätze gehabt haben.

Kann man dem entwicklungsgeschichtlichen Gedankengange des Verfassers also nicht vorbehaltlos folgen, so bleibt doch des trefflich Beobachteten, des fleißig Zusammengetragenen reichlich genug übrig, um die Schrift allen Jüngern der Städtebaukunst auf das wärmste zu empfehlen. Unsere Kenntnis mittelalterlichen Stadtgrundrisses und insbesondere auch der Marktgestaltung wird damit wesentlich bereichert.

DIE WOHNUNG UND DIE WOHNUNGSFEUCHTIGKEIT. Von Stadtbaurat H. Steinberger. Mit 17 Textabbildungen. Berlin W 1914. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Geh. 4,00 Mk., kart. 4,50 Mk.

Die Anführung dieses Buches in unserer Zeitschrift dürfte allein schon die Widmung des Verfassers seinem hochverehrten Führer in den sozialen Fragen der Baupolizei und des Wohnungswesens, Herrn Oberbürgermeister Dr. Wilh. Gläßing, rechtfertigen. Stellt der Verfasser doch darin bautechnische Fragen unter soziale und wirtschaftliche Gesichtspunkte, von denen aus wiederum städtebauliche Maßnahmen zu betrachten sind. Insbesondere ist es die von der Baupolizei nicht immer ohne Voreingenommenheit behandelte Frage der Gesundheit von Dachwohnungen, des zu Wohnungen auszubauenden Dachgeschosses, die dem Verfasser zu eingehenden Erörterungen Anlaß gibt. Bekanntlich ist die Dachwohnung eine Zeitlang als eine gesundheitlich minderwertige in Verruf gekommen und wird heute noch vielfach als solche bekämpft. Der Verfasser weist dies mit Recht als unzutreffend zurück und bestätigt damit die auch von mir gelegentlich geäußerte Ansicht, daß die Technik heute imstande ist, durchaus einwandfreie Dachwohnungen herzustellen, die in gesundheitlicher Beziehung sogar noch mancherlei Vorzüge vor den Erdgeschoßwohnungen haben. Hieraus ergeben sich für die Ausnutzung der Dachräume zu mancherlei Wohnzwecken (Dienstboten-, Fremdenzimmer, Künstlerwerkstätten, aber auch zu Schlafräumen in Pflegeanstalten mancherlei Art, Arbeitsasylen usw.), wertvolle Schlußfolgerungen in baupolizeilicher Hinsicht.

Schon aus diesem Grunde ist dem Buche eine möglichst weite Verbreitung zu wünschen, zumal auch die rein technischen Erörterungen eine Fülle beachtenswerter Anregungen bieten und die Ausführungen über die Mängel der Kellerwohnungen allgemeiner Zustimmung sicher sein dürften.

CHRONIK.

Berichtigung: Bei Übersetzung des Programms für den FRIEDHOFSWETTBEWERB DER STADT STOCKHOLM in die deutsche Sprache ist ein sinnentstellender Fehler mit untergelaufen. Es muß auf Seite 9, Ausführung der Bewerbungsentwürfe, Absatz 4 folgendermaßen heißen:

„4. Einen Plan auf durchsichtiger Pausleinewand im Maß-

stabe 1 : 1000 mit ausgesetzten Höhenziffern für Wege, verändertem Gelände und Grabvierteln, alles in einer Ausführlichkeit, um die erforderlichen Terrassierungsarbeiten genügend anschaulich zu machen."

Um eine vollständige und vor allem auch rechtzeitige Ankunft der Wettbewerbsentwürfe zu erreichen, ist es in den vom Kriege betroffenen Ländern unerläßlich, die Sendungen vollkommen geöffnet (also auch den Briefumschlag, der die Adresse des Verfassers enthält) selbst zur Postanstalt zu bringen, in Städten mit mehreren Postämtern zu dem für den Auslandsverkehr bestimmten Amt. Die Pakete werden dort, nachdem sie daraufhin geprüft worden sind, daß sie keine vom Ausfuhrverbot betroffenen Gegenstände sowie keine Mitteilungen über militärische Angelegenheiten enthalten, amtlich geschlossen und alsdann in gewohnter Weise befördert. Auf alle Fälle empfiehlt es sich, vor Auflieferung der Entwürfe beim zuständigen Postamt über die Art der Behandlung der Sendung eine Auskunft einzuholen. Der amtliche Verschluß des die Adresse enthaltenden Briefumschlags wird auch von der Friedhofsverwaltung der Stadt Stockholm als genügend angesehen werden.

Der in No. 2 des Jahrganges erwähnte WETTBEWERB ZUR ERLANGUNG VON BEBAUUNGSVORSCHLÄGEN FÜR DAS SANIERUNGSGEBIET DER ALTSTADT, SÜDLICH DER STEINSTRASSE IN HAMBURG ist inzwischen zum Austrag gekommen.

Der Schwerpunkt des Ausschreibens lag in wirtschaftlichen Feststellungen, welche nach bestimmten Tabellen an der Hand von Grundrissen verlangt waren. Es ergab sich daraus der Preis des Grund und Bodens, der nach den jeweiligen Vorschlägen des Bewerbers erzielt werden konnte. Daneben sollten zugleich einige äußere Darstellungen mehr schematischer Natur den baulichen Typus veranschaulichen, den sich der einzelne Bearbeiter für die Gegend vorstellt.

Sind diese Forderungen schon ungewöhnlich, so ist die äußere Form, die für die Ausschreibung gefunden wurde, ebenfalls bemerkenswert. Die Behörde verfolgte mit dem Wettbewerb zugleich den Zweck, den zahlreichen zurzeit arbeitslosen Architekten Hamburgs wenigstens ein kleines Stück Arbeitsgelegenheit zu geben.

Deshalb waren als Bewerber nur Architekten zugelassen, die zurzeit in keiner besoldeten Stellung stehen, und es waren nicht Preise, sondern nur Ankaufssummen und Entschädigungen vorgesehen.

6 Ankaufssummen lauteten auf 1000 Mk., 20 Ankaufssummen auf 600 Mk. und eine weitere Summe von 6000 Mk. stand dem Gutachter-Ausschuß für Arbeitsentschädigungen zur Verfügung. Durch diese Form des Ausschreibens ließ es sich durchführen, die Arbeiten sämtlicher 54 Bewerber entweder anzukaufen oder wenigstens zu entschädigen. 18 Entschädigungen betrugen 250 Mk., 10 lauteten auf 150 Mk.

So war es möglich, im Gegensatz zu der gewöhnlichen, von der Mehrzahl der Bewerber Opfer erfordernden Form des Wettbewerbes hier die soziale Absicht wirklich zu erreichen und dabei trotz der Kriegszeit ein Stück kultureller Arbeit wirksam zu fördern.

Das Ausschreiben hat ein wertvolles Ergebnis gehabt. Die 6 mit 1000 Mk. angekauften Entwürfe hatten zu Verfassern die Architekten: Otto Hoyer, H. Distel/A. Grubitz, Oskar von Halle, W. & R. Rzekonski, Wilh. Behrens, Hermann Reick.

Wir gedenken auf diese Angelegenheit noch näher zurückzukommen.

Noch bei Gelegenheit des Wettbewerbes um einen Entwurf für die Bebauung der Havelufer gegenüber dem Grunewald bei Berlin konnte der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, daß die SAKROWER FORST als Freifläche erhalten bleiben würde. Leider ist dem nicht so, wie wir hören. In nicht zu ferner Zeit wird es also mit der die Waldidylle am Sakrower See umgebenden Einsamkeit vorbei sein. Dies geschieht mit öffentlichem Eigentum. Danach möge der Wert der Entrüstung bemessen werden, der sich damals über den Vorschlag einer nur teilweisen Verbauung im Privatbesitz befindlichen Geländes an den Havelufern erhoben hat.

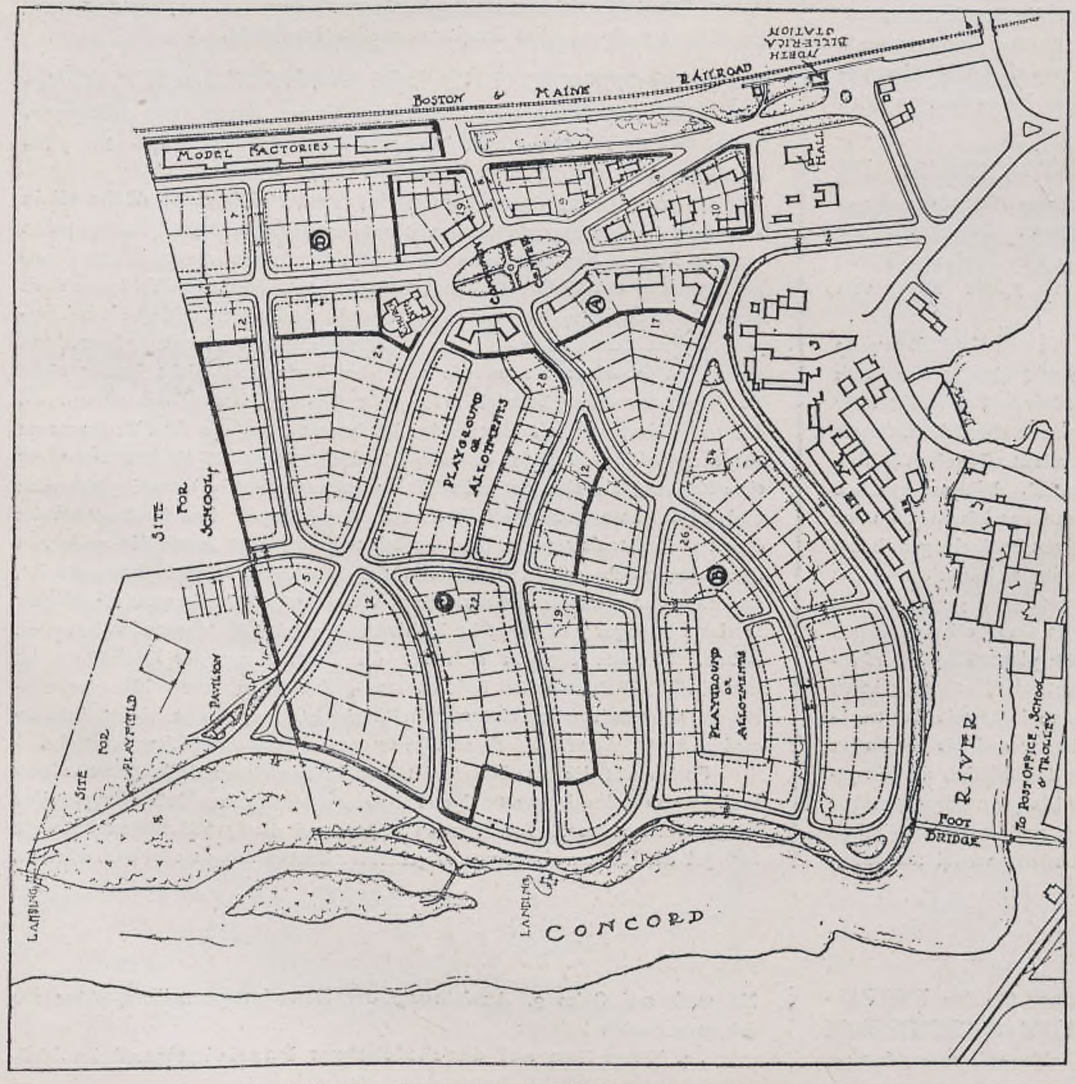


Abb. 12. Gartenvorstadt Billerica Massachusett.

BILLERICA GARDEN SUBURB (Vorstadt). Der Verfasser des anbei wiedergegebenen Planes schreibt: Diese Gartenstadt vereint zum ersten Male in diesem Lande alle Bestandteile englischer und deutscher Vorbilder: Anlage, begrenzte Anzahl Häuser auf jedem Morgen Land, Vollbesitz-Verkäufe, begrenzte Dividende, Teilnahme an den Gemeindebestimmungen, sowohl was Verkäufe wie Gemeinbesitz betrifft. Es handelt sich um eine gemeinnützige Gründung der Massachusett's Heimstättengesellschaft für Arbeiter mit 10 bis 20 Dollars Wochenlohn. Das Gelände wird in vier Teile zerlegt, von denen einer für die Errichtung besonderen Zwecken dienender Gebäude, wie Geschäftsläden, Pensionen usw., vorbehalten bleibt, während die drei anderen mit Wohnhäusern in verschiedenen Formen bebaut werden sollen, und zwar mit Genossenschaftshäusern sowohl, als auch mit Einfamilienhäusern gegen Erwerbung von Gesellschaftsanteil in Höhe von 10% des Eigentumswertes, als endlich auch mit gewöhnlichen Mietshäusern, indem dazu die Bauplätze verkauft werden. Die Anteile belaufen sich auf 5000 zu 10 Dollars. 5% des Kapitals übersteigender Gewinn soll zur weiteren Entwicklung des Gesellschaftseigentums verwendet werden.

Der Gesellschaft stehen als sachverständiger Beirat: Der Architekt Arthur C. Comey als Städtebauer und Warren H. Manning als Landschaftsplaner zur Seite.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

12. Jahrgang 1915 5. Heft



**. NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

GARTENSTADT BRAUNSCHWEIG-RIDDAGSHAUSEN.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Das von den Umflutgräben der Oker umflossene alte Braunschweig mit seinen Wallanlagen ist noch heute ein einziges Bau- und Stadtmuseum, wenn auch die Neuzeit schon manches Opfer vom überlieferten Bestande, namentlich an den Verkehrsadern, erfordert und auch manches Neue hinzugefügt hat, das sich nicht so recht mit dem Alten vertragen will. Fast unberührt steht insbesondere noch, abseits vom durchgehenden Verkehre, die Altstadt im Westen da, die nur von der engen Sonnenstraße durchquert wird. An deren Fortsetzung nach außen hin hat sich zwar eine Bebauung angefunden; im übrigen aber war die Entwicklung hier gehemmt. Südlich davon hat sich dagegen zwischen der Frankfurter Straße und den bis zum früheren Wall reichenden Gleisen des Hauptbahnhofes frühzeitig die Industrie eingestellt, die dann später dem Halbringe der den Westen und Norden des Stadtgebietes durchziehenden Landesbahn gefolgt ist. Den älteren Landhaussiedelungen an der Hildesheimer und der Celler Straße ist damit der Garaus gemacht, der Umgestaltung der außerhalb des Stadtgebietes liegenden Dörfer Ölper und Lehndorf zu Vororten mit Kleinwohnungen Vorschub geleistet worden. Vgl. das Vogelschaubild 21/22.

Für die Beschaffung weiterer Wohngelegenheiten, soweit diese nicht näher bei den Industriestätten liegen müssen, kommen daher nur noch der Süden und Osten von Braunschweig in Frage. Im Süden, wo die Oker mit ihren zu Grünanlagen umzugestaltenden Niederungen, westlich davon die Eisenbahn und östlich davon die Wolfenbüttler Straße die Verbindung mit der nur 10 km vom Mittelpunkt der Stadt Braunschweig entfernten früheren Herzoglichen Residenz Wolfenbüttel herstellen, wird es immerhin geraume Zeit erfordern bis die Strecke zugebaut sein wird, so lange nämlich, als sich noch näher bei der Stadt gelegenes, mindestens ebenso gut zu Wohnzwecken geeignetes Gelände bietet.

Und das ist im Osten der Fall. Südöstlich der Stadt wird zunächst zwar noch der Exerzierplatz ein Hindernis bilden, obwohl das in einem Waldkranze eingebettete Mascherode sonst zur Besiedelung anlockt. Die in jeder Beziehung günstigsten Bedingungen bietet gegenwärtig deshalb Riddagshausen. Hier schließen vor der Stadtgrenze der Albrechtpark und der nach Osten steil abfallende Nußberg die Bebauung ab — daran grenzt die Domäne Riddagshausen mit der malerischen Baugruppe des früheren Klosters und seiner Kirche im Tal der Wabe, einem zur Oker fließenden Bache, gelegen. Der Braunschweigische Staat will das Dorf zu einer Gartenstadt erweitern, die sich auf den Hügeln des wellenförmigen Bodens um die zwischenliegenden Wiesen und Teiche erheben soll. Wie der Übersichtsplan auf Tafel 23 erkennen läßt, werden sich dadurch drei Baugruppen ergeben, die nördliche, wie Teilplan Tafel 24/25 zeigt, die südöstliche an der Buchhorst, die wohl zuletzt besiedelt werden dürfte, und

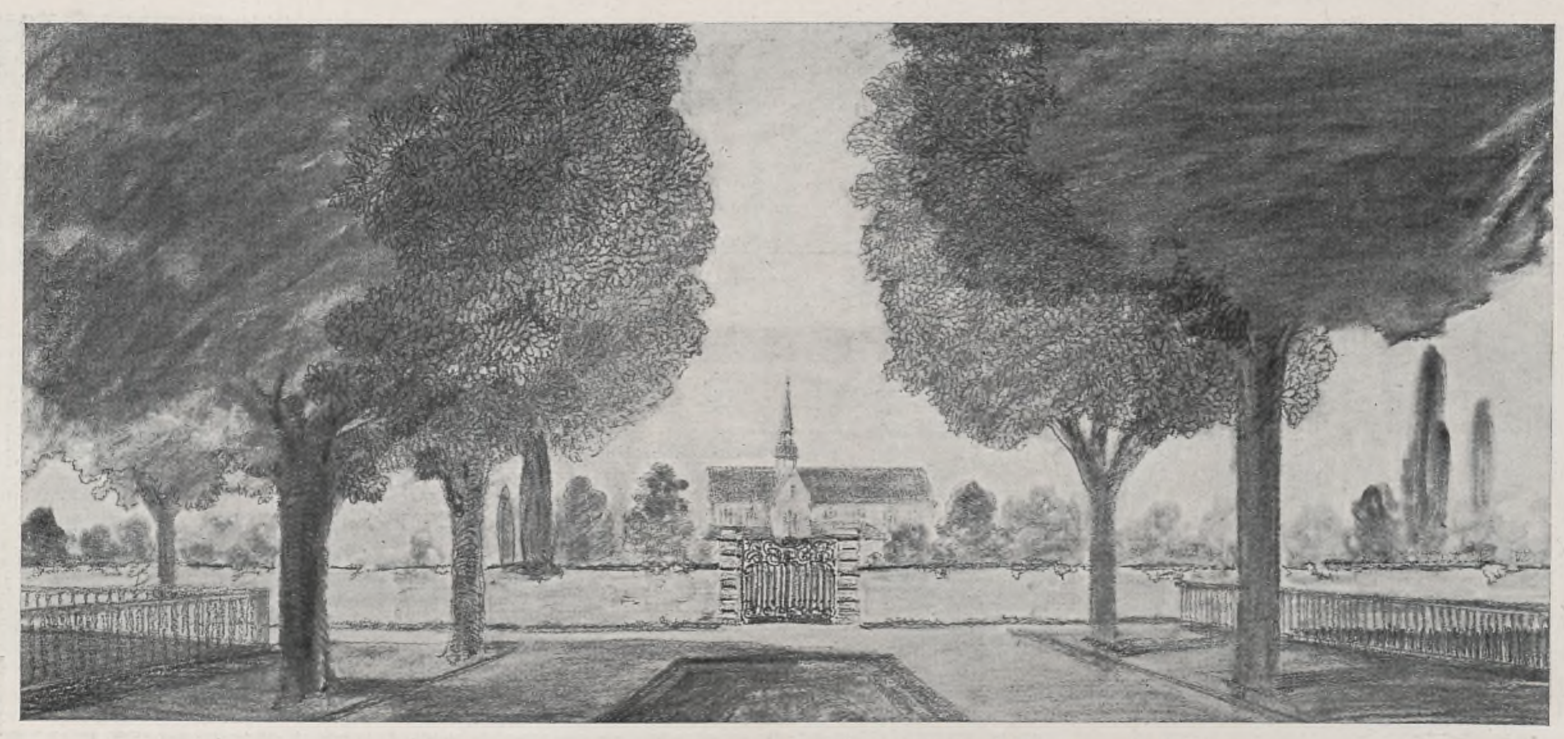


Abb. 1. Blick von der neuen Platzanlage A des Übersichtsplanes Tafel 23 zum Kloster.

die südwestliche, siehe Teilplan Tafel 26/27, die vielleicht am ersten Aussicht auf Verwirklichung hat. Geringe Abweichungen, die sich bei der Durcharbeitung der Teilpläne gegen den Übersichtsplan ergeben haben, ändern nichts am Grundgedanken.

Bei der Aufschließung des Geländes für die Bebauung ist von dessen Verbindungen mit der Hauptstadt und den Nachbarorten auszugehen. Für diese Verbindungen ist die Linienführung der Eisenbahnen — der Magdeburger und der Celler — von ausschlaggebender Bedeutung, nicht allein der Aufschließungsstraßen wegen, sondern auch mit Rücksicht auf das hervorragende Orts- und Landschaftsbild, das von der geplanten Durchführung eines hohen Eisenbahndammes der zu verlegenden Celler Linie in hohem Maße gefährdet war. Diese Gefahr hat sich durch rechtzeitige Vorarbeiten abwenden lassen, so daß das reizende und für die Stadt Braunschweig besonders wertvolle Bild der Umgebung unbeeinträchtigt von den Notwendigkeiten des Verkehrs bleiben wird.

Diese urspünglich in der Wabe-Niederung beabsichtigte Gleisführung auf einem hohen Damm, der den Blick auf die schönen Teiche und die Klosterkirche, vom städtischen Friedhof her gesehen, dauernd verhindert hätte, wurde durch die Gleisführung in einem Einschnitt durch den Boltenberg westlich des Lünischteiches ersetzt, so daß nunmehr die Verbindungsstraßen mit der Stadt und dem neuen Hauptbahnhof in hoher Lage und ohne für die Bebauung dieser Straßen nachteilige Rampendämme mit herrlicher Aussicht auf die Landschaft und die zukünftige Siedelung Riddagshausen hinweggeführt werden können. Die durch die Bahnlinie abgetrennten Teile westlich der Bahn bleiben sonach in räumlich freiem Zusammenhang mit dem Hauptgebiet östlich der Celler Bahn, das sich um die Klosterteiche erstreckt. Die Gesamtsiedelung zerfällt somit in der Hauptsache in drei Teile, nämlich den nördlichen auf der Anhöhe zwischen Gliesmarode und den Klosterteichen und im Südosten auf der Anhöhe zwischen der Buchhorst und den Teichen, sowie den südwestlichen Teil auf der Höhe des Boltenberges. Diese Höhenlagen verleihen dem Gelände die gesundheitlich hervorragende Eigenschaft, die eine dichtere Besiedelung zu Wohnzwecken voraussetzt. Das leichte Gefälle gegen die Teiche zu und die Klosterkirche als Mittelpunkt der Siedelung gewährleisten in Verbindung mit den ungewöhnlich großen, für eine Bebauung mit Wohngebäuden ungeeigneten Freiflächen der Niederungen und den Teichen ein einzigartes schönes Garten-Stadtbild. Der hohe Wert des landschaftlich begünstigten Geländes ist nicht nur künstlerisch, sondern auch wirtschaftlich und politisch für Braunschweig von größter Bedeutung durch seine Anziehungskraft für die Ansiedelung einer steuerkräftigen Bevölkerung, die hohe Ansprüche an eine Wohnsiedelung stellt. Diese Rücksicht verlangt große Vorsicht in der Verteilung der Bauweisen entsprechend dem Werte der einzelnen Gebietsteile, nicht allein äußerliche Einheitlichkeit der verschiedenen Baugebiete.

Das Gesamtgebiet mißt rund 550 ha, von dem etwa 350 ha geschlossenes Baugebiet bilden, deren Eignung zu besonderen Zwecken sich nach folgender Weise verteilt:

Nördlich der Gliesmaroder Straße und zwischen der Magdeburger Bahn und der Helmstedter Straße könnten Fabriken, insbesondere auch störende Betriebe zugelassen werden, soweit sich solche dort ansiedeln sollten. Im übrigen empfiehlt es sich, derartige Betriebe grundsätzlich zum Schutze der ruhigen Wohnsiedelung auszuschließen. Der nordöstliche Teil südlich der Gliesmaroder Straße soll durch einen Parkstreifen der Länge nach von Ost nach West in zwei Baugebiete geteilt werden, deren nördliches einer engeren Kleinhaus- und Reihenhausbauweise zuzuweisen, während die südliche Hälfte einer weiträumigeren Doppel- und Einzelhausbauweise vorzubehalten ist, abgesehen von einer Reihenhausgruppe für größere Wohnungen in Verbindung mit einem Kirchplatz am alten Gemeindefriedhofe, der mit der geplanten Erweiterung seiner Bestimmung noch auf längere Zeit genügen dürfte.

Für den südöstlichen Siedelungsteil ist als Mittelpunkt auf dem höchsten Punkt der Anhöhe im Anschluß an die

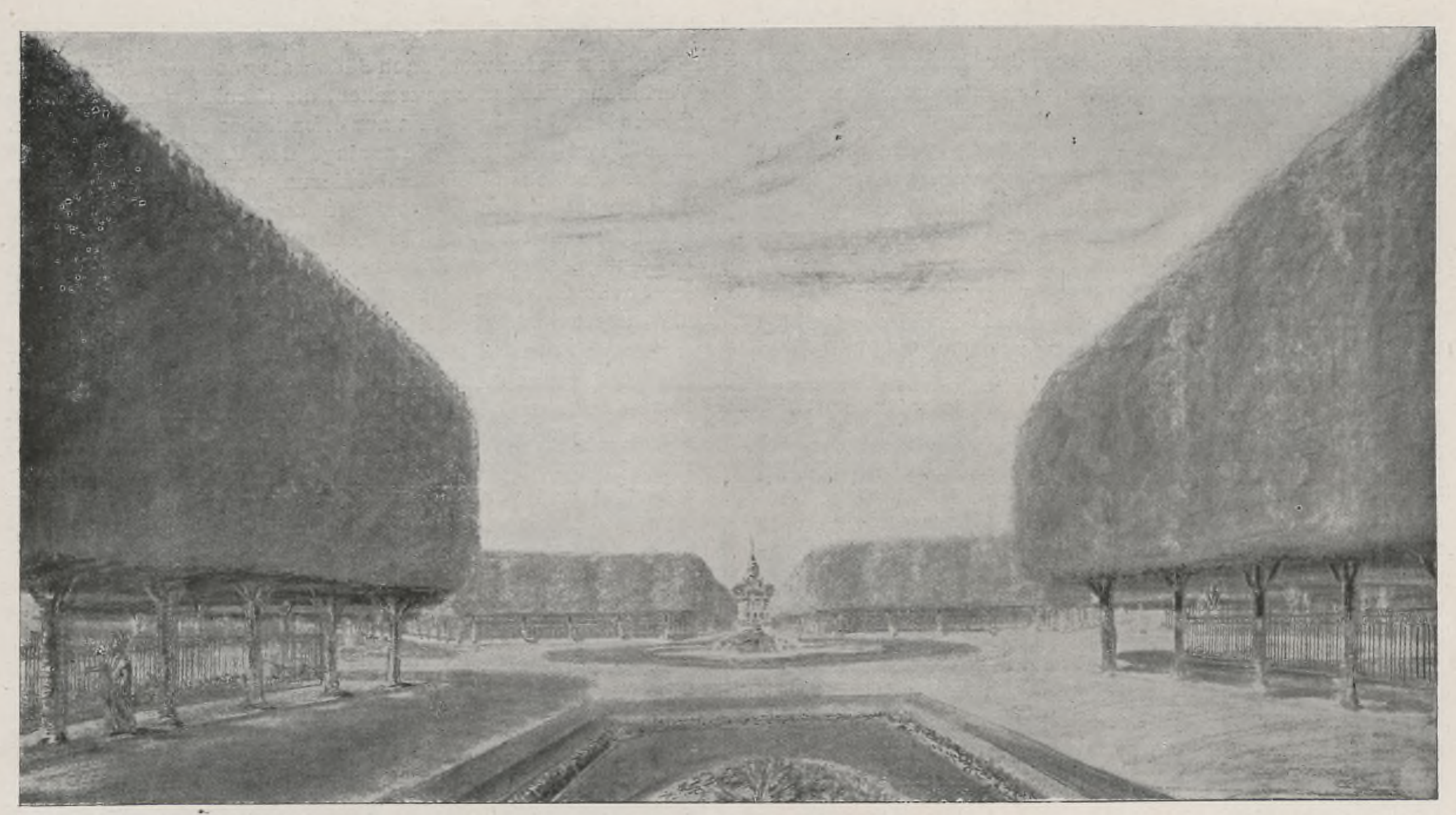


Abb. 2. Blick von der neuen Platzanlage A des Übersichtsplanes Tafel 23 zur Höhe der Buchhorst.

Buchhorst eine größere Baugruppe gedacht, die das halbkegelförmige Siedelungsbild krönt. Hier ergeben sich die schönsten Ausblicke nach allen Seiten, auf das Kloster, die Kirche, das Dorf, den alten Friedhof und eine einsame Mühle auf der anderen Seite des Kreuzteiches usw.

Das südwestliche Gebiet der Siedelung wird durch den Bahneinschnitt in zwei Teile getrennt, die für eine weiträumige Landhaussiedelung östlich der Bahn und eine großräumige Reihenhaussiedelung, zum Teil als Stockwerksbau westlich der Celler Bahn geeignet erscheinen.

Südlich der Magdeburger Bahn könnte gleichfalls wie an der Gliesmaroder Straße eine Reihenhaussiedelung mit Kleinwohnungen angeordnet werden. Hier wäre unter Umständen auch eine Siedelung für Kriegsverletzte in Aussicht zu nehmen, die einer für gärtnerische und kleinlandwirtschaftliche Betriebe passenden Aufteilung bedarf, derart, daß später wieder die übliche Bauweise durchgeführt werden kann, etwa nach folgendem Schema:

Die Breite des Baublockes wird zu durchschnittlich 100 m angenommen, die Breite des Grundstücks an der Straße zu durchschnittlich 25 m, so daß rund ein Morgen Land, wie es ein Rentengut voraussetzt, für je eine Stelle zur Verfügung stehen würde. Sollte dies für den einen oder anderen Siedler zuviel sein, so ließe sich durch Einrichtung einer zweiten Wohnung im Ober- oder Dachgeschosse des Hauses für eine Hilfskraft oder auch einen kleineren Pächter leicht eine weitere Teilung herbeiführen. Auch für die Errichtung von kleinen Werkstätten wäre Raum genug.

Die Bebauung wahlweise der Entwicklung zu überlassen, empfiehlt sich schon aus wirtschaftlichen Gründen nicht, da eine der landschaftlichen Schönheit des Siedelungsgeländes entsprechende, im öffentlichen Interesse nützliche weitläufige Besiedelung mit vornehmen Landhäusern und größeren Gärten nur erreichbar ist, wenn den Ansiedlern ausreichende Gewähr für eine gleichartige Nachbarschaft geboten ist, die ihnen auch in Zukunft Fortschritte weitgehender Annehmlichkeiten verbürgt.

Daß bei einer derartigen Siedelung eine einfach-natürliche Gartenkunst mitzuwirken berufen ist, versteht sich wohl von selbst. Auf Tafel 28 hat Herr Bruns in Braunschweig vorgeschlagen, ein Wasserbecken in die wasserreiche Wiese östlich des Kreuzteiches zu setzen.

Der Ausbau der Straßen mit Entwässerungs-, Wasser-, Gas- und elektrischen Leitungen erfordert entweder ein großes werbendes Kapital, welches das Land erheblich verteuert oder eine andere Gewähr, die derartige Einrichtungen wenigstens für die Zukunft durch Besiedelung mit gleichartigen Bevölkerungsklassen in Aussicht stellt.

Nach den Grundsätzen der öffentlichen und privaten Aufschließungspraxis ist daher die Besiedelung in verschiedene Aufteilungsarten nach gesonderten Gebieten eingeteilt, die auf eine mehr oder weniger starke Nutzung der Grundstücke für die darauf zu errichtenden Bauwerke gerichtet ist.

Die Verkehrsverbindungen (auch dieserhalb vgl. das Vogelschaubild 21/22) mit der Stadt Braunschweig sind die denkbar günstigsten, sowohl mit Straßen- als auch mit der Eisenbahn. Ob die Haltestelle „Grüner Jäger“ dauernd oder nur vorübergehend der Haltestelle Riddagshausen – Rautheim weicht, dürfte von der Entwicklung abhängen, ebenso die Haltestelle Gliesmarode.

Die Straßenverbindungen zwischen Riddagshausen und Braunschweig, der Stadt einerseits und dem Hauptbahnhof andererseits sind reichlich. Gegenwärtig bestehen an Ver-

bindungen die Gliesmaroder Straße, der Dorfweg durch den Prinzenpark, der Riddagshäuser Weg und die Helmstedter Straße. Zu diesen vier Straßenverbindungen ist im Plane noch eine Verbindung über den Nußberg (derart, daß die Wiesen, von der Kastanienallee aus gesehen, einen landschaftlichen Hintergrund erhalten) nach der Stadt und eine Straße im Zuge der alten Magdeburger Bahnstrecke über den gegenwärtigen Ostbahnhof vorgesehen.

Mit Ausnahme der Gliesmaroder Straße, die unterführt ist, sind alle übrigen Straßen über die Bahn hinweggeführt und gewähren durch ihre Höhenlage an den Mündungen in den Ort einen Freiblick auf die neue Siedelung.

Die Kreuzung des Riddagshäuser Weges mit der Celler Bahn in Schienengleiche ist aus der Unabhängigkeit und Sicherheit des Verkehrswillen durch eine seitliche Schwenkung nach Süden zu umgehen, indem der Riddagshäuser Weg mit der neuen Bahnstraße auf einen Verkehrsplatz auf der Höhe vereinigt und mit dieser Straße gemeinsam über den Bahneinschnitt hinweggeführt wird. Zur Erleichterung des Fußverkehrs könnte übrigens auch noch eine Treppenüberführung an der Kreuzungsstelle angeordnet werden.

Vom „Grünen Jäger" unmittelbar ist eine Verbindung mit der Stadt und dem Hauptbahnhofe durch eine besondere Überführung der Bahn geplant, die sich an der Überführungsstelle gabelt und nördlich zur Straße auf der alten Magdeburger Bahn und südlich des Friedhofes in die Helmstedter Straße einmündet.

Nordsüdliche Wege stellen die Verbindung zwischen der Gemeinde Riddagshausen und der Haltestelle Riddagshausen—Rautheim her. Für eine allmähliche Aufschließung des Riddagshäuser Gebietes sind demnach eine reichliche Zahl von Durchgangswegen vorgesehen.

In der Nähe des Bahnhofes Riddagshausen—Rautheim ist eine Marktplatzanlage vorgesehen, die sich in der Nähe des Hauptverkehrs für eine landhausmäßige weiträumige Siedelung notwendig erweisen wird.

Der Aufstellung öffentlicher Gebäude ist in einer Weise Gelegenheit geboten, die nicht nur zum Schmuck der Siedelung, sondern auch für deren bessere Übersichtlichkeit (auf Verkehrsknotenpunkte verteilt) dienen sollen.

Die Niederungen sollen tunlichst von Bebauung freigehalten werden, nicht nur um kostspielige Entwässerungsanlagen zu vermeiden, für die getrennte Tag- und Brauchwasser-Leitungsanlagen zu empfehlen sind, sondern schon der hervorragenden landschaftlichen Schönheit wegen.

Die Grünanlagen in den Niederungen der Wasserläufe und der Teiche sind mit dem Prinz-Albrecht-Park, der Buchhorst und sowohl nach Süden als auch nach Norden mit Verbindungswegen zu versehen, die allenthalben Anschlüsse für die Nachbargemeinden zur öffentlichen Benutzung bieten. Eine Sport- und Spielplatzanlage des Vereines „Eintracht" ist im nördlichen Teil der Niederung angeordnet. Auch im übrigen ist in den Grünanlagen an den Wasserläufen und besonders im Rahmen des trockengelegten Mittelteiches für Erholungsstätten an Wasser-, Luft- und Sonnenbadanlagen reichliche Gelegen- heit geboten, die der Besiedelung auch der anspruchsvollsten Bevölkerung entsprechen.

An Straßenbahnverbindungen kommen Linien in der Richtung auf den Stadtkern und den Bahnhof im Süden, besonders zum Herzoglichen Hoftheater und gleichfalls zu diesem im Norden über den Nußberg in betracht, daneben eine ostwestliche Schnellverbindung im Norden Braunschweigs und von Querum über Riddagshausen nach dem Hauptbahnhofe, beziehungsweise über Riddagshausen—Rautheim und Melverode eine Verbindung mit den südlichen Nachbarorten.

Die Bevölkerungsdichtigkeit ist nach folgenden Zahlen ungefähr angenommen:

Das Gesamtgebiet einschließlich der Teiche mißt etwa 550 ha, von denen etwa 350 ha für die geschlossen besiedelten Teile in Anspruch genommen werden. An 50 ha davon entfallen auf Straßen und Plätze und kleinere Schmuckanlagen, so daß an Grundstücken etwa 300 ha verbleiben. Bei einer durchschnittlichen Besiedelungsdichtigkeit von 300 qm auf den Kopf faßt somit das aufzuschließende Gebiet von Riddagshausen etwa 10000 Einwohner, von denen etwa ein Drittel mehr als 300 qm auf den Kopf, etwa 500 qm durchschnittlich, in Anspruch nimmt, mithin etwa die Hälfte der Siedelung; ein Drittel etwa den allgemeinen Durchschnitt an Fläche oder etwas weniger, also etwa zusammen 100 ha, und ein Drittel etwa insgesamt 50 ha oder durchschnittlich 150 qm auf den Einwohner. Diese Zahlen dürften im allgemeinen der wünschenswerten Besiedelung entsprechen, auf welche die Kosten der Aufschließung zu verteilen und die Verwaltungskosten der Gemeinde zu bemessen sind, und mit denen diese zu rechnen hat.

Bei der Aufstellung des Planes und insbesondere auch bei der Bearbeitung der Verkehrsanlagen ist mir Herr Architekt Steinbrucker ein verständnisvoller Mitarbeiter gewesen.

Ein besonderes Verdienst um die stetige, warmherzige Förderung des Planes aber hat sich trotz den bösen Zeiten die zielbewußte Tatkraft des Herrn Finanzdirektors Bartels erworben.

HOORN. (Dazu 2 Tafeln No. 29 und 30 und 3 Textbilder.)

Von Dr. W. B. PETERI, Professor an der Polytechnischen Schule in Soerbaya (Niederl. Ostindien).

Der Besuch vieler holländischer Städte regte mich dazu an, die Entstehungsart ihrer städtebaulichen Schönheiten zu untersuchen. Leider gab es kein einziges holländisches Werk, das diese Frage beantwortet, und auch das Buch des Camillo Sitte (Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen), in dem ich eine Lösung der Frage zu finden hoffte, gab keine Erläuterung. Es gibt nur eine ästhetische Analyse, keineswegs eine historische Untersuchung der Städtewerdung.

Da also die mir bekannte Literatur keine Lösung der Frage gab, faßte ich den Entschluß, in den Archiven einiger Städte selber der allmählichen Städteentwicklung nachzuforschen. Ehe ich diese Arbeit unternahm, studierte ich viele alte Stadtpläne. Bei diesem Studium bemerkte ich, daß für Städte, von welchen man beweisen konnte, daß sie gegründet waren, schon im vierzehnten Jahrhundert das Blocksystem benutzt wurde, und daß die späteren Städte es auch haben (siehe die Pläne Elburgs und Batavias, Textbilder 3 und 4).

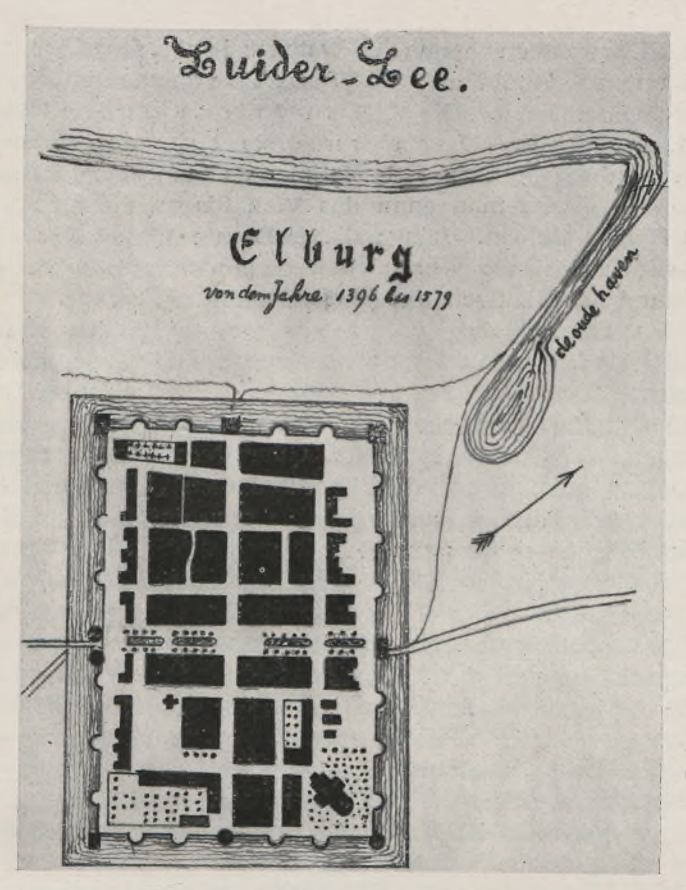


Abb. 3.

Der menschliche Geist würde deshalb schon vor dem vierzehnten Jahrhundert die Fähigkeit verloren haben, andere als geometrische Pläne zu schaffen; und doch fand ich sehr schöne Stadtpläne, welche nach 1400 entstanden waren. Welche Ursachen hatten dafür gewirkt? Ich wählte unter den vielen Städten drei als Hauptvertreter dreier Typen, nämlich: 1. Hoorn als Stadt mit Zentralanlage, 2. Utrecht als Stadt mit mehreren Mittelpunkten, 3. Alkmar als Blocksystemstadt mit exzentrisch gelegener Kirche. Der Städteentwicklung wurde in geschriebenen Urkunden nachgespürt. Nachdem ich die Baugeschichte aufgestellt und auch die Bestimmungen der Obrigkeit bis in Einzelheiten studiert hatte, fand ich in Amsterdam, der Hauptstadt des Landes, eine so schöne Sammlung alter Stadtpläne, daß ich aus diesen Plänen die ganze Baugeschichte Amsterdams aufbauen konnte.

Es ist mein Vorhaben, in mehreren Aufsätzen diese allmähliche Stadtentwicklung zu behandeln. Zunächst am Beispiele von Hoorn.

Der Fremde, der Hoorn besucht und durch eine Reihe kleiner Gassen zum Stadtinnern kommt, wenn er nämlichvom Bahnhof her den gewohnten Weg verfolgt, wird sofort angenehm überrascht werden von diesem Städtchen, das seinen mittelalterlichen Charakter noch so gut bewahrt hat; und er wird mit Entzücken die schönen, breiten, schwach gebogenen Straßen betrachten, die ihn nach dem Herzen der Stadt, den Käsemarkt, leiten. Er findet dort einen geschlossenen Platz mit Monumentalbauten und sieht, wie scheinbar alle Mittel angewendet sind, um die Geschlossenheit des Raumes zu erhöhen. Wenn er danach den Apfelhafen betrachtet und endlich nach dem Hafenturm seine Schritte wendet, wird er von Bewunderung erfüllt sein vor dem tiefen Kunstsinn unserer Ahnen, und wird er die Baumeister, welche einen solchen schönen Stadtplan machten, hochschätzen. Seine Bewunderung würde noch steigen, wenn er nach seinem Spaziergang einen Stadtplan kaufte und dann die schönen Formen der Straßenfluchtlinien betrachtete.

Anfangs war ich geneigt, all diese Schönheiten dem bewußten oder unbewußten Kunstgefühle unserer Vorfahren zuzuschreiben. Eine Untersuchung des Entwicklungsganges der Stadt brachte mich aber auf ganz andere Gedanken.

An der Stelle des heutigen Käsemarktes floß ehemals eine Kille (kleiner Strom) durch das sumpfige Land ins Meer. In dieser Kille war eine Brückenfähre, an der Stelle, wo sie den Deich kreuzte. Das Hinterland war gut bevölkert von Bauern, die der morastigen Lage des Küstengebietes wegen nicht näher am Wasser wohnen konnten.

Sie hatten durch dieses Gebiet einen Deich gelegt, dem noch ein großes Vorland verblieben war, und der das hinterliegende Gelände gegen das Meer schützte. Durch dieses Vorland floß also eine kleine Bucht, die eine Fortsetzung der Kille war. Dänen, Hamburger und Bremer fuhren mit ihren Schiffen in diese Bucht ein und trieben Tauschhandel mit der Bevölkerung des Hinterlandes. Drei Hamburger, die hier auch ihre Waren tauschten, hielten es ungefähr um 1300 für vorteilhaft, hier Wirtshäuser zu erbauen, in denen sie ihr Hamburgisches Bier ausschenkten. Diese drei steinernen Häuser sind die ersten der Stadt gewesen.*)

Folgen wir jetzt dem Anwachsen der Stadt mit Hilfe eines Stadtplans und einiger Skizzen. Die erste Skizze des Textbildes 5 gibt eine Übersicht von allen ehemaligen Wässern, die zweite zeigt Hoorn nach der ersten Umwallung, die dritte zeigt die nachfolgenden Stadterweiterungen.

Das „Oost", das „West" und die „Westerdijk" waren Stücke des Meeresdeiches. Diesen Deich sieht man schon auf der von Mr. G. de Vries veröffentlichten Karte von 1288. Hinter dem Deich war fast ausnahmslos Morast und Riedland. Verschiedene Urkunden aus der zweiten Hälfte des vierzehnten Jahrhunderts melden uns das, und es ist auch sicher, daß man bei der Stiftung einer hölzernen Kirche auf der Stelle, wo die heutige Hauptkirche steht, in den Sumpf Pfähle treiben und den Morastboden aufhöhen mußte. Das ganze Gelände, eingeschlossen von „Oost", Gouw und Turfhaven, war Moorland. Die Klöster, welche diesen

*) Dr. Velius setzt in seiner Chronik der Stadt Hoorn diese Gründung in das Jahr 1316, aber man findet schon in einer Rechnung des Amtmanns von Medemblik den Namen Hoorn i. J. 1311, und ein Dokument vom 25. Jannari 1316 enthält einen Vertrag des Magistrats von Hoorn mit dem von Harderwijk.

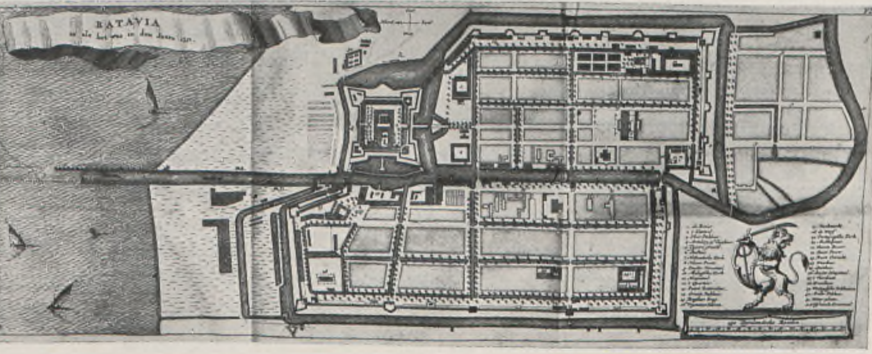


Abb. 4.

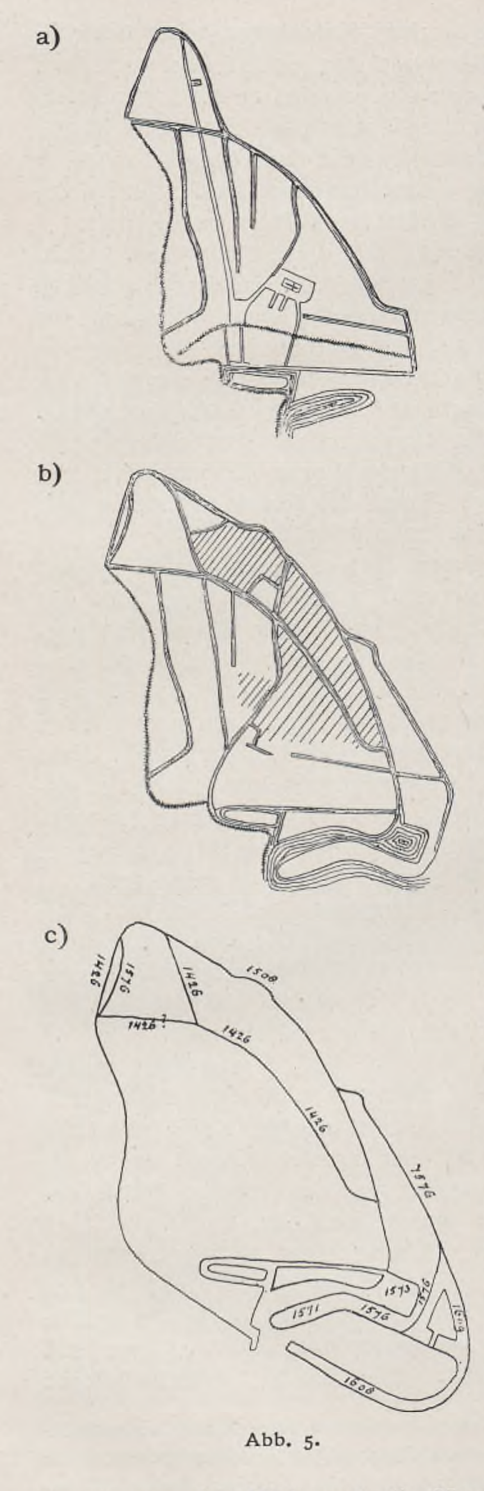


Abb. 5.

Stadtteil (ausgenommen Gerritsland) ganz füllten, bekamen dieses Gelände kostenlos zum Eigentum, wenn sie nur den Boden erhöhten und die kleinen Seechen ausfüllten. Das „Gerritsland“ war i. J. 1398 noch Ackerland mit einem großen Baumgarten. Durch das übrige Gelände flossen drei Bäche, namentlich die „Gouw“, welche schon genannt worden ist, das „Nieuwe Noord“, das sehr wahrscheinlich sich auf dem Markte mit der Gouw vereinigte, und das „Achterom“, das bei der „Kuil“ ins Meer strömte.

Kennt man diesen Bodenzustand, so kann man sich nicht wundern, daß die ersten Häuser gebaut wurden an der Stelle, wo die Gouw sich als eine Bucht durch das Vorland fortsetzte, das heißt, bei dem natürlichen Hafen des Hinterlandes. Der Weg von dem Hinterlande nach dem Hafen war auch vollkommen klar vorgezeichnet, nämlich zwischen den parallelen Bächen (Nieuwe Noord und Achterom). Das Zusammentreffen von Gouw und Nieuwe Noord machte die Zusammenströmungsstelle nicht bequem als Baustelle. Auch brauchte man Raum, um das Vieh und die Handelswaren zu sammeln, bevor man sie ins Schiff brachte. Darin lag eine wichtige Ursache dafür, daß an dem Kreuzpunkte von Oost, West, Noord und Gouw ein unbebauter Raum entstand.

So wurden die Wohnungen dem Oost, dem West und dem Noord entlang gestellt. Der Westerdijk, der nicht gerade nach dem Hafen führte, wurde nicht sobald bebaut. Die genannten Straßen wurden also die Hauptstraßen der Stadt, und als die Stadtregierung i. J. 1420 die Verbesserung der Straßenpflasterungen in Angriff nahm, war die erste Verordnung die, daß Noord, Oost und West erhöht und gepflastert werden sollten. Man kann deshalb den Beschluß von 1420 wohl begreifen, hier die Gouw auszufüllen, um ein Ende zu machen mit der Unbequemlichkeit, daß ein Bach mitten durch den Markt floß. Schon früher hatte man den „Nieuwendam“ gemacht, welcher jetzt mit seiner gekrümmten Fluchtlinie an der Wasserseite solche malerische Schönheiten bietet. Die Kille im Vorlande wurde allmählich unschiffbar. Darum wurde sie tiefer ausgegraben. Von dem ausgegrabenen Sande machte man einen Damm. Darüber konnte man dann das Vieh bis an die Mündung des Hafens treiben. Längs dieses Dammes, der also eine gute Handelsstraße wurde, baute man dann Häuser. So entstand der Nieuwendam (Neue Damm) als Straße.

Im selben Jahre vergrößerte man auch den Hafen. Das Geländes südlich des „Oosts“ war morastig, und nur das heutige „Venidse“ war ein höherer Punkt zwischen den umherliegenden Pfuhlen. Bei Flut lag es wie eine Insel (Venedig = Venidse) im Meer. Quer durch diesen Morast grub man nun einen Hafen parallel dem „Oost“ und mit dem ausgegrabenen Grund erhöhte man das Gelände südlich des „Oosts“ und vergrößerte man die Insel. Man bekam also nebst dem Hafen zwei gute Streifen Bauplätze.

Bis jetzt war die heranwachsende Stadt, welche i. J. 1356 schon Stadtrechte bekommen hatte, unbewallt geblieben. Der Bürgerkrieg, infolge der Thronfolge von Jacobäa von Bayern, war die Ursache, daß die Stadt, einen Überfall fürchtend, eiligst eine Gracht (Graben) grub und einen Wall aufwarf.

Die zweite Skizze gibt eine Übersicht dieser ersten Außengracht. Diese lief als Turfhaven und Breed nach dem Meere. Sie hatte also eine elliptische Form, welche mit einer kurzen Verteidigungslinie ein großes Gebiet einschloß. Da man in der Eile eine möglichst kurze Gracht gegraben hatte, blieben einige Häuser und auch eine Kirche außer der Verteidigungslinie. Da später offenbar ward, daß noch Zeit dafür übrigblieb, hat man noch in demselben Jahr den nördlichen Stadtteil umwallt. Als dann die erste Umwallung fertig war, hatte die Stadt i. J. 1426 die Form, wie nebenstehende Skizze 5b sie zeigt.

Nach dem Steuerbuch zu urteilen, ausreichend von 1433 bis 1436, gab es in jener Zeit in Horrn die folgenden Straßen: Gou, Eygeland, Breestraat (Breed), Heer Gerritsland (wenige Häuser), Zaksteeg, Peterseliestraat, Kerkstraat, Noord, Oost, Bottelsteeg, Jacob Dirksteeg, Haven, Venegen (Venidse mit 13 Häusern), Roodesteen (Kaasmarkt), Havensteeg, Oude Dijk, Nieuwe Dam, Vijzelstraat, West, Van Oeghesteeg.

Nach der Umwallung entwickelte sich die Stadt innerhalb dieses Ringes weiter. Es kam dadurch Raum hinzu für kleine Wohnungen, da das Gerritsland allmählich bebaut wurde. Für größere Häuser hatte man noch Baustellen an beiden Seiten des Apfelhafens und auf dem „Oost“. Diese Straße war noch nicht ganz und gar bebaut, denn zu dieser Zeit baute man noch an der Südseite die heutige Osterkirche und an der Nordseite das Magdalenenkloster.

In diesen Zeiten, in denen der Wohlstand steigt, fängt man an, die Kirchen, die bis dahin aus Holz waren, abzutragen und steinerne Kirchen an deren Stelle zu setzen. Im Jahre 1464 überwölbte man die Graben, welche die Warmoeastraat und Trommelstraat (damals Graben) mit der Gouw in Verbindung brachten, in den Teilen, die auf dem Kirchhofe lagen.

Im Jahre 1481 wurde die Stadt von einem schweren Feuer zerstört. Alle Häuser zwischen Noord und Achterom brannten nieder. Die Stadtregierung wird es wohl nicht nötig gefunden haben, daß bessere Verbindungen zwischen diesen Hauptstraßen entstanden, denn die Gassen sind nach

dem Feuer noch wie vorher zu schmal, um mit Fuhrwerk hindurchfahren zu können.

Jetzt aber kam eine schwere Zeit. Im Jahre 1482 und 1492 wird die Stadt geplündert, und es wird 1500, ehe die Bürger imstande sind, den Chor der Kirche, der 20 Jahre vom Sockel ab liegen geblieben war, in Stein weiter aufzubauen.

Die Stadt baute auch zwei steinerne Tore und legt den Hafen „Ouden Doelen" an. Sechs Jahre später wird der Marktplatz vergrößert, indem man einige Häuser abträgt. Die Rechnungen davon findet man noch im Archive. In diesen glücklichen Jahren verbesserte man auch die Verteidigungsmittel und erweiterte man die Stadt. Die große Bucht am Ende des Nieuwe Noord war ein schwacher Punkt in den Festungswerken, hauptsächlich auch, weil das Tertianenkloster ganz und gar, und ein Teil der Frauenklöster an der Überseite des Grabens lagen. Diese wurden nun innerhalb der neuen Festungswerke gebracht, und man grub einen neuen Graben, folgend der heutigen Modderbakken, den heutigen Außengraben, der Baanstraße, und so die Verbindung herstellend mit dem Wasser des jetzigen Viehmarktes.

Zu dieser Arbeit wurden viele Grundstücke enteignet, und man führte das Werk aus mit Hilfe der Bauern. Wahrscheinlich waren diese verpflichtet, kostenlos mitzuarbeiten, da sie in gefährlichen Zeiten von der Stadt aufgenommen wurden. Jedoch bezahlte die Stadt in diesem Falle die Arbeiten und entschädigte sich dafür bei den Klöstern, welche durch die neue Festungslinie geschützt wurden.

Die Umwallung war aber noch nicht hinreichend. Es gab noch eine Bucht hinter der Frauenkirche, und um „die Rundheit des Werkes" grub man i. J. 1510 einen neuen Grabenteil, der gerade zu dem Nordtor führte (siehe Textbild 5c).

In den Gerechtsamenbüchern von 1516 bis 1577 findet man stetig wiederkehrende Verordnungen über das Erhöhen der Straßen, die Ausfüllung von Löchern, die Ausgrabung von Grachten, die Herstellung von Kaimauern usw. Alles deutet dahin, daß die Obrigkeit die Bürger verpflichtete, die Straßen und die Grachten in guter Ordnung zu halten.

Im Jahre 1520 baute die Stadt auf ihre eigenen Kosten eine Brücke von der Bottelsteeg nach dem Venidse. Dies war einer der wenigen Fälle, in denen die Obrigkeit selbst ein solches Werk bezahlte. Ein einziges Mal übernahm sie auch die Ausführung einer Kaimauer. Im folgenden Jahre verkaufte die Stadt das Gelände Baatland in Parzellen zur Gründung von Schiffswerften.

Der Kirchhof, welcher noch von einer Mauer umgeben war, wurde damals von der Bevölkerung als eine Art Schuttabladestelle benutzt, auch wohl als eine Lagerstätte für Kalk, Stein und Holz. Als dann der Magistrat mit den Kirchenmeistern beschloß, einen Turm zu bauen, wurde die Verbesserung des Kirchhofes herbeigeführt. Die Mauer wurde abgetragen, der Schutthaufen weggeräumt und der Kirchhof durch eine Reihe blauer Steine von der Gouw getrennt. Auch verboten strenge Verordnungen weitere Verunreinigung der Stelle.

Im Jahre 1521 hatte die Stadt die „Houttil" in Baustellen geteilt und diese den Bürgern verkauft, und 1526 kaufte sie ein unbebautes Gelände und schenkte dieses den Schützen als ein Schützenfeld. Das neuumwallte Gelände wird wohl nicht sobald bebaut worden sein, denn i. J. 1534 gab es innerhalb der Wälle noch große Stücke Wiesenland. Auch das Kreuzbrüderkloster verschönerte die Stadt nicht, da dessen Grundstück noch von Bretterzäunen umringt war.

Im Jahre 1532 wurde der schöne Hafenturm als ein Verteidigungswerk wider feindliche Flotten errichtet. Im Jahre 1544 baute man einen Turm auf dem Rathause. Dieses Rathaus, das bis 1506 nicht an den Markt grenzte, aber in jenem Jahre durch die Abtragung einiger Häuser an den Markt zu liegen kam, wurde auch weiter umgebaut und erhielt seine Hauptfassade, eine hausteinerne Freitreppe, an dem Stadtplatz.

Als ein Zeugnis, daß die Obrigkeit jede Gelegenheit anfaßte, um den Bürgern Häuser zu verschaffen, mag wohl das folgende Beispiel dienen. Als i. J. 1548 die Nonnen im Beginenkloster sich zankten, beschlagnahmte die Stadtregierung das Kloster, verwandelte einen Teil davon in Häuser und vermietete diese den Bürgern. Im selben Jahre wurden bei dem Nordtor Häuser gekauft und abgetragen, um Raum für einen Pferdemarkt zu bekommen.

Die Kreusstraat entstand auch zu dieser Zeit und wohl in der folgenden Weise. „Da der Magistrat bemerket hat, daß die Straße, welche neulich gezielt ist, respondierend auf den ‚Romensloot', zu schmal werden wird, so befehlen Schulze, Bürgermeister und Schöffen, daß diejenigen, welche dort bauen wollen, ihre Mauern zwei Fußen innerhalb der Fluchtlinie stellen sollen, und daß keine Treppen und Geländer gemacht werden sollen ohne Genehmigung der Bürgermeister und der Schöffen."

Bis damals mußten die Schiffe, die nach dem Apfelhafen fahren wollten, einen Umweg machen längs dem Nieuwendam. Im Jahre 1558 verbesserte man diesen Übelstand. Die Brücke vor den Bottelssteeg wurde weggeräumt, und man grub einen Kanal von dieser Brücke bis zum Doelenhafen. Zwei Häuser am Ostende des Venidse wurden zu diesem Zweck von der Obrigkeit gekauft und abgetragen.

Die Ecke bei dem Fischmarkt wurde nun nicht mehr so viel beschifft, und so konnte der Magistrat i. J. 1560 den Beschluß fassen, den Fischmarkt weiter ins Wasser auszubauen; in dieser Weise entstand zum Nutzen des Fischmarktes, die schöne kleine Ecke, von wo man das malerische Stadtbild des Viertels ruhig genießen kann. In dieser Zeit bekam die Stadt viele Schifferleute als neue Einwohner. Sie waren nach Hoorn geflohen, da die strengen Verbote wider die Reformierte in Hoorn fast gar nicht angewendet wurden. Dieser Zuwachs an Schiffern war die Ursache, daß die Häfen nicht mehr hinreichten. Man machte dieserhalb verschiedene Pläne, jedoch kein einziger wurde ausgeführt. Man beschränkte sich vorläufig auf eine Verbesserung des Apfelhafens. Mit dem ausgegrabenen Sand erhöhte man das Gelände hinter den Klöstern an den Modderbakken. Ein Teil davon wurde später die Jodenstraat (Judengasse). Endlich war man aber doch gezwungen, eine Erweiterung zu machen, und so entstand der „Karperkuil", welcher schon auf Karten von 1573 zu sehen ist. Währenddessen wurde auch der Straßenverkehr gebessert. Im Jahre 1560 wurde der Markt und die Werkstraat nochmals erhöht und die Gouw überwölbt (dieser Teil heißt jetzt Nieuwstraat). Vier Jahre später wurden drei Häuser gekauft und abgetragen. Dadurch entstand die jetzige Wijdesteeg (Weitegasse) für Pferde und Wagen, die nach dem Hafen gehen wollten. Auch die Mündung des Wests wurde breiter gemacht, indem man einige Gebäude abtrug.

Nachdem die Stadt sich der Partei Wilhelms von Oranien angeschlossen hatte, kam sie in den Besitz der ausgedehnten Klostergelände. Dies war sehr bedeutend für die weitere

Entwicklung der Stadt. Die „Karperkuil“, die bis da außerhalb der Verteidigungslinie gelegen hatte, wurde i. J. 1576 in die Befestigung einbezogen, indem man die Oosterpoortgracht grub. Man baute dann ein neues Osttor, weil das alte innerhalb der Stadt zu liegen kam. Der Weg zwischen beiden Toren wurde bald mit Häusern bebaut und ist jetzt das „kleine Oost“. In den letzten Jahren war die Stadt fortwährend belästigt von den Soldaten des holländischen Heeres, wenn sie durch die Stadt zogen. Um diesem Ungemach zu entgehen, machte man einen Ring um die Stadt herum vom Osttor bis zum Nordtor. So konnten die Truppen statt durch die Stadt um die Stadt herum ziehen.

Im Jahre 1584 wurde der letzte Teil der Gouw überwölbt und in eine schöne Straße umgewandelt. Hiermit war der Bach, der ehemals die Ursache der Entstehung der Stadt gewesen war, ganz und gar verschwunden. Ungefähr zehn Jahre später setzte eine große Tätigkeit im Baubetriebe ein.

Im Jahre 1593 wurden Trommelstraat und Warmoesstraat, die früher schmutzige Graben waren, überwölbt und in Straßen umgewandelt. Die Klostergelände wurden parzelliert, und die Obrigkeit setzte dort Straßen fest. Die Baustellen wurden den Bürgern verkauft. Hierdurch entstanden Gravestraat, Munthaat und Wisselstraat. Die erste bekam eine Verbindung mit Gerritsland, indem man ein Haus abtrug, das die Stadtregierung zu diesem Zweck gekauft hatte. Die Peperstraat, die durch diese neuen Straßenanlagen an Bedeutung gewann, wurde dann auch gepflastert. Vordem war es ein schmutziger, morastiger Weg.

Im folgenden Jahre waren Gravestraat und Muntstraat schon vollständig bebaut, und begann die Stadtregierung Baustellen zu verkaufen auf dem Schotland. Dies war früher noch ein grünes Feld. Jetzt wurden die Häuser rings herum gestellt und zwei Gassen dadurch geleitet. Auch das Nieuwe Noord, das damals Wasser war, wurde überwölbt und nachher mit Häusern bebaut. Die Stelle, wo jetzt die Gasfabrik steht, war damals ein Schutthaufen, wo die Seifensieder ihre Asche hinwarfen. Sie wurde i. J. 1597 parzelliert und bebaut.

Die Tuchfabrikation kam in Verfall. Auf dem Rahmenfeld war die Straße i. J. 1578 schon vernachlässigt, und die Bretterbekleidung des Grabens war beschädigt. Auch hatte man an Stelle der Tuchrahmen Schuppen gebaut. Damals ordnete der Magistrat an, diese Bauten abzutragen und alles wieder in gute Ordnung zu bringen. Zwanzig Jahre später wurde aber der Graben ausgefüllt und in eine Straße verwandelt. Bald wurden hier gute Häuser gebaut. Im folgenden Jahre wurde die Achterstraat verbreitert und ihre Form verbessert. Zu diesem Zweck baute man das Lombardhaus um. Auch wurden nach diesem Jahre keine Leichen mehr auf dem Kirchhof begraben. Das Gelände hinter der Frauenkirche wurde erhöht und zum neuen Kirchhof bestimmt.

Der Markt wurde allmählich zu klein, und man faßte den Plan, das Rathaus abzutragen und nördlich von der früheren Stelle wieder aufzubauen. Zu diesem Zweck kaufte man schon vier Häuser, zwei in dem „Noord“, zwei in der „Kerkstraat.“ Sie wurden schon abgetragen. Aber man schreckte vor den großen Kosten zurück. Man behielt deshalb das Rathaus und pflasterte den Raum dahinter. Erst im neunzehnten Jahrhundert hat man endlich das Rathaus abgetragen, und die Stadtregierung hat ein altes Gebäude in der Gouw zu dem neuen Rathaus bestimmt.

Im Jahre 1601 wurde die Wester-Sint-Jansteeg geschaffen. Man wollte zwar nicht einen neuen Verbindungsweg, doch eine Verbesserung der Entwässerung, welche früher in diesem Stadtteil sehr übel war. Wenn man dieses beachtet, erscheint es nicht mehr so töricht, daß man die Gasse so schmal machte. Im folgenden Jahre wurde die Verbindung Achterom-Fischmarkt verbessert, indem man eine Straße von der Kuil nach der Wijdesteeg durchlegte.

Im Jahre 1608 kam eine Verordnung heraus, daß jedes Jahr 25 bis 30 Rohrdächer abgetragen werden sollten. Viele Bürger, die hierzu gezwungen wurden, benutzten die Gelegenheit und trugen ihre Häuser ganz und gar ab und bauten viele schöne neue Häuser. So kam es, daß das äußerliche Ansehen der Stadt während langer Zeit nicht dermaßen verbessert wurde als in jenen Jahren.

Im Jahre 1609 wurde die Wage erneuert und stellte man das neue Wagegebäude 15 Fuß zurück, zu welchem Zweck zwei Häuser abgetragen wurden.

Im Jahre 1610 wurde das Wasser des Achteroms schmaler gemacht, und konnte man dadurch die Straßen breiter machen. Zwei Jahre später wurde das Baatland, wo bis damals Schiffswerfte gewesen waren, von der Obrigkeit enteignet, in Bauparzellen abgeteilt und den Bürgern verkauft.

Zu dieser Zeit war der Buitenluiendijk, südlich des Luiendijks zustande gekommen. In dieser Weise entstand ein großer Hafenraum. Dieser Damm wurde mit dem Oosterpoortwalle in Verbindung gebracht und mit zwei Bastionen versehen. Auch wurde das „Breed“ eingehend verbessert. Diese Straße mit einem Graben in der Mitte war einer der bedeutendsten Zugangswege, sowohl zu Wasser wie zu Lande. Sie war bis zu dieser Zeit so schmal, daß der Verkehr außerordentlich gehindert wurde. An der Nordseite enteignete die Stadt dann viele Häuser und verbreiterte Straßen und Graben sämtlich um 25 Fuß, das heißt die nördliche Straße 7 Fuß, das Wasser 9 Fuß und die südliche Straße 9 Fuß.

Man baute steinerne Kaimauern und erhöhte die Straße. Auch die Nieuwesteeg (Neue Gasse) wurde breiter gemacht. Die Häuser an der Südseite, wo die Klostergebäude abgetragen waren, wurden einige Fuß weiter hinterwärts erbaut. Die Kreuzstraße wurde in ähnlicher Weise verbessert. Der Graben des Gerritslandes, der schmutzig und übelriechend war, wurde im folgenden Jahre überwölbt, und so entstand auch hier eine bequeme, breite Straße. Die ganze Arbeit geschah auf Kosten der Nachbarn, und diese klagten sehr, da sie nur arme Menschen waren. In diesem Jahre baute die Stadt auch Häuser an den Stadtgraben, hinter der Frauenkirche, für Tuchweber, die aus Alkmaar nach Hoorn gekommen waren. Im Jahre 1629 wurde der Westerdijk von der Stadt übernommen (er war vormals Eigentum des Polders). Alle diese Jahre beschäftigte die Stadtregierung sich mit der Ausfertigung neuer Verordnungen, welche den Zweck haben, die Straßen und die Gebäude zu verbessern.

So hatte dann i. J. 1630 die Stadt die Form und die Größe, welche sie noch heute besitzt, mit Ausnahme der in den französischen Zeiten vernachlässigten Hafenanlagen. Wir werden dieses Kapitel nicht besser beenden können als mit den Worten des Chronikschreibers der Stadt, Dr. Velius (gestorben 1630).

„Ihre Form und Gestaltung innerhalb der Wälle, obschon nicht in einem Guß entworfen, sondern bei kleinen Teilen aneinander gebaut, ist trotzdem sehr schön und von einer solchen guten Proportion, daß man denken würde, es wäre damals mit Absicht in dieser Weise gemacht.“

NOCH ETWAS ZU DEN DURCHBRUCHSFRAGEN IN ALTSTADT-HANNOVER.

In Heft 2 der Zeitschrift veröffentlichte Herr Geh. Baurat Knoch Vorschläge für Straßendurchbrüche in der Hannoverschen Altstadt. Er gedachte dabei der hervorragenden Bedeutung von Laves (1789—1864) als Architekt und Städtebaukünstler für die bauliche Entwicklung der Stadt Hannover. Diesem Teil der Ausführungen des Verfassers können wir aus vollem Herzen zustimmen und bedauern nur, daß manchen anderen großzügigen Plänen von Laves — so insbesondere dem axialen Durchbruch durch die Altstadt vom Ernst-August-Platz zum Leineschloß — die Durchführung versagt geblieben ist.

Die Knochschen Ausführungen über Durchbruchsvorschläge für Hannover-Altstadt können jedoch bei dem mit den Verhältnissen nicht vertrauten Leser den Eindruck erwecken, als ob diese Gedanken von der Stadtverwaltung noch niemals in Erwägung gezogen worden seien. Dem ist aber nicht so, vielmehr muß folgendes festgestellt werden:

1. Die Frage des Durchbruchs I (vgl. Heft 2, Tafel 14) beschäftigt die Stadtverwaltung bereits seit 25 Jahren.

2. Der Durchbruch IV im Zuge der Straße III ist vor zwei Jahren bei Ankauf des von Cöllnschen Grundstückes zwischen Kümmelstraße, Ägidiendamm und Hildesheimer Straße durch die Stadt bereits von den städtischen Körperschaften auf Grund allgemeiner Bebauungsvorschläge des Stadtbauamts beschlossen worden. Da das Gelände sich in städtischem Besitz befindet, kann mit ihrer in verkehrstechnischer Hinsicht keineswegs dringlichen Durchführung bis zu dem Zeitpunkte gewartet werden, bis die Art der Bebauung des früher von Cöllnschen Grundstücks geklärt ist. Ein fluchtlinienmäßig festgesetzter Straßenzug in dieser Richtung besteht übrigens seit 1863.

3. Der Durchbruch II würde ebensowenig wie die jetzige Friedrichstraße zwischen Langensalzaer und Kümmelstraße eine monumentale Verbindung der beiden Foren, wie sie im Knochschen Aufsatz bezeichnet werden, schaffen. Diese beiden Foren in monumentaler Weise zu verbinden, ist wegen der außerordentlichen Kosten ein Ding der Unmöglichkeit; eine monumentale, künstlerisch befriedigende Verbindung schafft aber der Knochsche Vorschlag keinenfalls. Auch in verkehrstechnischer Hinsicht würde durch den Straßendurchbruch II recht wenig gewonnen sein, wohl aber würde der bedenkliche ästhetische Fehler dadurch begangen werden, daß der Abchluß der Friedrichstraße zwischen Friederikenplatz und Langensalzaer Straße (der zurzeit durch ein älteres Fachwerkgebäude immerhin vorhanden ist und in Zukunft durch eine monumentale Bebauung an dieser Stelle zu hervorragender Wirkung kommen kann) stark beeinträchtigt würde. Übrigens kann eine Verbesserung der Zuwegung zum Friedrichswall in anderer Weise billiger und künstlerisch mehr befriedigend erreicht werden als durch den Knochschen Vorschlag, wodurch auch der Vorwurf in sich zusammenfällt, die Stadt hätte mit dem Verkauf des Grundstücks an die Handelskammer einen städtebaulichen Fehler begangen. Der Verkehr ist hier zurzeit so gering, daß von einer dringenden Verkehrsverbesserung weder jetzt noch in nächster Zukunft gesprochen werden kann.

Selbstverständlich hat die Stadtverwaltung Verkehrsverbesserungen des in Rede stehenden Stadtteils für die spätere Zukunft in Erwägung gezogen. Diese Pläne hängen jedoch eng zusammen mit der ganzen südlichen Stadterweiterung. Im übrigen sind gerade Durchbruchsfragen in Altstädten zur öffentlichen Erörterung ungeeignet, weil dadurch leicht die zielbewußte Arbeit einer Stadtverwaltung durch vorzeitiges Bekanntwerden außerordentlich erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht wird. Solche Absichten müssen von der Stadtverwaltung in der Stille zur Reife gebracht und zum gegebenen Zeitpunkte verwirklicht werden.

Inzwischen hat auch die Schriftleitung in Heft 3/4 Stellung zu den Kochschen Vorschlägen genommen und einen anderen Durchbruch in Vorschlag gebracht. Die Ausführungen der Schriftleitung bestätigen meine Ansicht über die Mängel der Knochschen Durchbruchstraße II, wenn auch der Durchbruchsvorschlag der Schriftleitung hinsichtlich des Teils zwischen der Breiten Straße und dem Georgsplatz auf kaum zu überwindende örtliche Schwierigkeiten stoßen würde.

Stadtbaurat Paul Wolf, Hannover.

Schlußbemerkung der Schriftleitung: In voller Würdigung der Schwierigkeiten, die sich der Lösung der Durchbruchsfragen in Altstädten mehr als sonst schon den Aufgaben des Städtebaues entgegenzustellen pflegen, kann doch der Meinung, daß solche Absichten von der Stadtverwaltung in der Stille zur Reife gebracht und zum gegebenen Zeitpunkte verwirklicht werden, in dieser Allgemeinheit nicht zugestimmt werden. Auch hier gilt immer noch das geflügelte Wort: „Das Bessere ist der Feind des Guten“. Um zum Besseren zu kommen, geht es nicht an, den Wettbewerb, die Öffentlichkeit, ganz auszuschließen.

DER DUNKLE WOHNUNGSFLUR.

Von Stadtbaurat ARENDT, Gelsenkirchen.

Das Studium der reichhaltigen Grundrißsammlung, die Bohrer*) seiner anziehenden Arbeit in Heft 10 und 11 des IX. Jahrganges des Städtebaues beigefügt, lenkt den Blick der Wohnungsverbesserer mit erschreckender Deutlichkeit auf ein noch wenig erörtertes Grundübel unserer Wohnungsanlage. Um so verwunderlicher ist es, daß Bohrer selbst in seinem trefflichen, anregenden Aufsatz und bei seinem gründ-

*) Stadtbaurat in Aachen, inzwischen auf dem Feld der Ehre gefallen. D. S.

lichen Studium der Wohnungstypen auf diesen Fehler nicht gestoßen ist, wenigstens deutet er nirgends darauf hin. Und doch verdankt gerade dieser üble Kern, um den sich die Wohnung meist gruppiert, baupolizeilichen Vorschriften seine Entstehung und Züchtung. Die Vorschrift der Abgeschlossenheit der Wohnung in Verbindung mit der weiteren Bestimmung, daß Aborte nicht von Wohnräumen aus zugänglich sein dürfen, hat das unglaubliche Gebilde des dunklen Wohnungsflurs geschaffen als billigstes Aushilfsmittel für bequeme oder minderbegabte Baumeister, den baupolizeilichen Forderungen gerecht zu werden, weil er durch eine Laune des Schicksals als einziger fensterloser Raum durch die Bauordnungen nicht verboten war.

Daß er es bis heute nicht ist und deshalb einer blühenden Kultur sich erfreut, kann man wirklich als ein eigenartiges Geschick belächeln. Und trotzdem würde es bei zahlreichen Bauunternehmern Kopfschütteln hervorrufen, wenn eine einsichtige Behörde dazu überginge, auch für diesen letzten licht- und luftlosen Raum Fenster zu fordern: auch diese letzte Zufluchtsstätte für allen Schmutz und Unrat im Hause soll den Menschen genommen werden! Das wäre hart! Dennoch wage ich für diese harte Maßnahme einzutreten.

In seinen Untersuchungen über die Wechselwirkung der Bevorzugung einerseits der eigentlichen Wohnräume, andererseits der Neben- und Verkehrsräume entschuldigt Bohrer nach dem Vorbilde eines Aachener Grundrisses die Vernachlässigung der Treppenausbildung im kleineren, nur von wenigen Familien bewohnten Hause zugunsten anderer Räume. Meines Erachtens sollte die Treppe schon in Rücksicht auf die Sicherheit des Verkehrs, auf den ästhetischen Eindruck für die das Haus Betretenden, auf das häufige Begegnen fremder Menschen auf ihr ja nicht vernachlässigt oder unzureichend beleuchtet werden, auch nicht zugunsten der Gewinnung von Licht für den Wohnungsflur. Aber deshalb soll dieser doch nicht sein eigenes Licht entbehren,

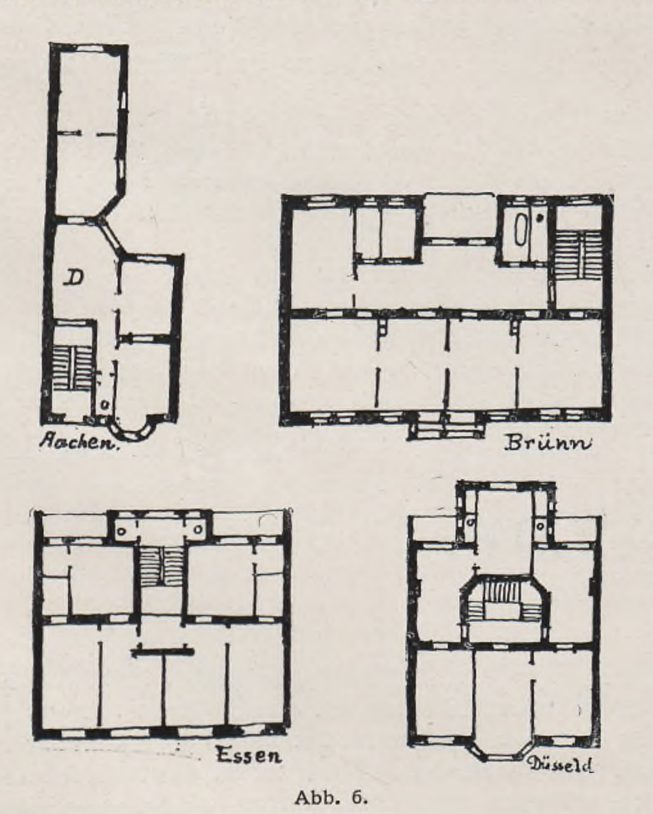


Abb. 6.

er soll es vielmehr ausgiebig und reichlich erhalten; man gebe ihm seinen Platz an der Sonne, dann wird er sich leicht zum beliebtesten Aufenthaltsraum der Familie entwickeln.

Der Wohnungsflur — auf berlinisch Entree, neuerdings auch Diele genannt — ist der Raum, durch den jeder Besucher die Wohnung betritt; hier wird der Fremde abgefertigt, entledigt sich der Gast seiner Überkleider. Man wollte wohl verhindern, daß aus diesem Vorraum der Fremde einen Einblick in die eigentliche Behausung, in das intime Familienleben gewinnt, deshalb steht er hier meist vor einer Zahl geschlossener Türen. Es mag seine Berechtigung haben, die Wohnung den Blicken Neugieriger zu verschließen; aber muß deshalb der Eintretende im Dunkeln stehen, ist es nicht vielmehr gerade geboten, dem Fremden beim Eintritt ins Gesicht sehen zu können? Ist es schön, den Gast im Dunkel zu verabschieden? Man wende nicht ein, daß die Beleuchtung des Flurs mit künstlichem Licht ebensogut erreicht werden könne, daß er kein dauernder Aufenthaltsraum und deshalb keiner Fenster bedürfe.

Sehen wir uns mal den Flur in der Kleinwohnung und in der großstädtischen Mittelwohnung genauer an. Dank den hohen Mietpreisen ist der Raum in den eigentlichen Wohnzimmern meist so beschränkt, daß man dort die vielen Möbel nicht unterbringen kann. Was dort keinen Platz findet, wandert alles hinaus auf den Flur; hier stehen neben- und übereinander Schränke und Truhen, auch Wäschekörbe, Kommoden, Fahrräder u. dgl. mehr. Um dieses Gewinkel in dem kaum anderthalb breiten Hauptverkehrsweg der Wohnung ungestraft zu durchschreiten, muß man sich vorsichtig durchtasten. Durch diese Ausstattung entstehen noch dunklere Ecken und Winkel, die selbst die tüchtigste Hausfrau nicht zu reinigen vermag, weil sie nicht hingelangen kann. Wenn an sich schon jeder dunkle Raum in der Wohnung wegen etwaiger Ansammlung von Staub und der Schwierigkeit der Reinhaltung vom Arzte verworfen wird, so sollte es erst recht der Flur sein, weil er, wie kein zweiter, der Einschleppung von Straßenschmutz preisgegeben ist.

Welche Aufgaben hat der Wohnungsflur eigentlich zu erfüllen? Vornehmlich soll durch ihn erreicht werden, daß tunlichst alle Räume der Wohnung unter gemeinschaftlichem Abschluß von einem gemeinschaftlichen Vorraum einzeln zugänglich sind; gleichzeitig bildet er den einzigen bisher zulässigen Vorraum zum Abort. Sind beide Aufgaben wirklich unumstößliche Forderungen für eine neuzeitliche Familienwohnung? Ist es für eine solche geboten, daß jeder einzelne Raum vom Vorflur unmittelbar zugänglich ist? Was verschlägt es, wenn das Eßzimmer durch das Empfangszimmer oder wenn ein Schlafzimmer nur vom Eßzimmer betreten werden kann? Wäre es undenkbar, daß sogar die Küche mit dem Eßzimmer unmittelbar verbunden wird? Die Verneinung aller dieser Möglichkeiten scheint mir nur eine Folge gesellschaftlicher Schamhaftigkeit falscher Wohnungskultur zu sein. Ganz und gar unbedenklich sind sie, wenn jeder der genannten Räume auch noch von einem dritten aus erreichbar ist, was doch in den meisten Wohnungen der Fall ist; die Küche z. B. könnte einen zweiten Ausgang zur Treppe erhalten, wie es sich bei Hintertreppen häufig genug findet.

Ganz einfach aber lösen sich alle diese Fragen, wenn man sich entschließt, den Flur zum Wohnraum zu erweitern; er wird dann Empfangsraum, Diele, die bei herrschaftlichen Wohnungen bereits seit Jahren gefordert wird. In der Klein-

wohnung braucht sie auch nicht zu fehlen, nur daß sie hier als Wohn- oder Eßraum dient; in der kleinsten kann sie die Wohnküche sein, deren Koch- und Spülecke sich leicht hinter einem Mauervorsprung verbergen läßt.

Aber wenn der Flur fehlt, wohin mit dem Abort? Für die Kleinwohnung, behaupte ich kühn, liegt er am besten außerhalb am Treppenpodest; vom gesundheitlichen Standpunkte jedenfalls liegt er dort einwandfreier als an einem nicht entlüfteten dunklen Flur. Hat indes dieser kleinste Raum des Hauses ein eigenes richtiges Fenster, ist er gut gelüftet, mit Wasserspülung versehen und gesundheitlich einwandfrei ausgebildet, so vermag ich keinen Grund einzusehen, ihn neben die gut beleuchtete Wohndiele zu legen. Das Badezimmer schließlich wird sich unschwer einem Schlafzimmer angliedern lassen; es kann zur Not unmittelbares Licht entbehren, wenn es wie eine Erweiterung des Zimmers ausgebildet und gut entlüftet ist.

Ich habe versucht, obige Vorschläge durch einige Skizzen zu erläutern, welche auf den Grundrissen aus dem oben erwähnten Heft 11 gezeichnet, auf derselben Grundfläche die gleichen Räume unter Vermeidung des dunklen Flurs aneinandergliedern. Dabei ist allerdings ein geräumiger, heller Flur einem Wohnraum gleich gerechnet. Diese Eigenschaft verliert er doch dadurch nicht, daß er Durchgangsraum für andere Räume ist. In der empfohlenen Anordnung wird jede Wohnung dem Eintretenden freundlicher und den Bewohnern behaglicher erscheinen. Deshalb:

„Fort mit dem dunklen Wohnungsflur!“

*) Der dunkle Wohnungsflur wird in größeren Wohnungen zurzeit schon durch beleuchtete Dielen ersetzt. Aber auch in besseren kleineren Wohnungen, bei deren Herstellung es nicht gerade auf das allergeringste Maß der Kosten ankommt oder deren Bewohner schon in der Art der Benutzung der Räume umgelernt haben.

Schwieriger ist es jedoch ihn in einfachen kleinen Wohnungen zu beseitigen. Als die Zentralstelle für Volkswohlfahrt zu Anfang der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts eine Ausstellung von Entwürfen und Modellen für Kleinwohnungen veranstaltete, führte der Unterzeichnete drei Wohnungsgrundrisse vor, die auch in dem Mietshause grundsätzlich auf einen Wohnungsflur verzichteten und unter Wiederaufnahme eines ja vielfach noch lebendigen alten Gedankens eine Wohnküche zum Mittelraum der Wohnung machten, von dem aus die übrigen Räume zugänglich sein sollten. Dieser Gedanke ist damals stark bekämpft worden, insbesondere auch vom verstorbenen Professor Messel, der den Wohnungsflur gerade für eine kleine Wohnung als durchaus notwendig bezeichnete, im wesentlichen aus gesundheitlichen Gründen. Tatsächlich haben die damals von Messel beeinflußten Wohnungssiedelungen — von Baugenossenschaften, Arbeitgebern usw. — den Wohnungsflur durchweg beibehalten. Abgesehen davon, daß er auch heute noch als ein wertvolles Zubehör der Wohnung angesehen wird, spricht endlich das Vorurteil des kleinen Mannes dafür, der sich keinen von der einfachen bürgerlichen Wohnung unterscheidenden Grundriß aufzwingen lassen will, sondern im Gegenteil Wert darauf legt, einen dieser möglichst ähnlichen wenn auch in verkleinerter Form zu erhalten. Soll also der dunkle Wohnungsflur beseitigt werden, so müßte zunächst der Grundriß für die kleinere Wohnung überhaupt umgeändert werden, was eben eine andere Art der Benutzung der Wohnräume voraussetzt. T. G.

MITTEILUNG.

ZUM STREIT DER LANDMESSER IM STÄDTEBAU. Wie vielen anderen Blättern ist auch unserer Zeitschrift ein Abdruck der Verhandlungsniederschrift zugegangen, die von einer am 15. März d. J. in der Königlichen Landwirtschaftlichen Hochschule zu Berlin stattgehabten Versammlung im Städtebau tätiger Landmesser Kunde gibt. Der in mancher Hinsicht bemerkenswerte Inhalt dieser Verhandlungen wird uns noch zu beschäftigen haben, so daß wir gegenwärtig auf seine Wiedergabe verzichten können. Denn im Wettbewerb mit den darin ausgesprochenen Bestrebungen stehen die in letzter Zeit wieder stärker betonten Ansprüche der Bauingenieure, daß sie allein die geborenen Städtebauer seien — siehe z. B. Magazin für Technik und Industriepolitik Nr. XXIV 1913/14 unter dem Titel „Gartenkunst und Städtebau“ von E. Neumann, Charlottenburg. Es liegen nun der Schriftleitung schon seit längerer Zeit zwei die Frage der Leitung städtebaulicher Arbeiten bzw. die Einrichtung und Zusammensetzung von Stadterweiterungsämtern behandelnde Aufsätze vor, deren Veröffentlichung bis nach Schluß des Krieges vertagt werden mußte, weil die im Felde befindlichen Verfasser selbst noch einige Ergänzungen vornehmen wollten. Dem können wir nicht vorgreifen. So viel soll deshalb heute nur bemerkt werden, daß es wohl niemanden, sei es Architekt, sei es Ingenieur, beifallen kann, den Landmesser aus dem Städtebau überhaupt verdrängen zu wollen; es handelt sich nur um eine gerechte Verteilung und sachliche Wertung der jedem Teil zukommenden Arbeit, von der lange Zeit hindurch gerade umgekehrt der Architekt so gut wie ausgeschaltet war. Die Schriftleitung.

CHRONIK.

PREISAUSSCHREIBEN. Um Entwürfe für die gärtnerischen Anlagen und die Gebäude zu einem neuen Friedhof in Mülheim (Ruhr) ist unter deutschen und österreichisch-ungarischen Architekten und Gartenarchitekten ein Ideen-Wettbewerb ausgeschrieben worden.

Preisgericht: Oberbürgermeister Dr. Lembke in Mülheim (Ruhr). Königl. Baurat Stadtbauinspektor Bolte und Königl. Gartenbaudirekror Encke in Köln, Friedhofoberinspektor, Königl. Gartenbaudirektor Erbe in Breslau, Städt. Baurat, Königl. Professor, Dr.-Ing. H. Grässel in München, Gartenarchitekt Hoemann in Düsseldorf, sowie Gartendirektor Keßler, Technischer Beigeordneter Linnemann und Stadtverordneter Nedelmann in Mülheim (Ruhr).

Preise: Ein erster von 5000 Mk., ein zweiter von 3000 Mk., ein dritter von 2000 Mk.; außerdem sind zwei Ankäufe von je 750 Mk. in Aussicht genommen.

Zeitpunkt der Ablieferung: 31. August 1915, Die Unterlagen und Bedingungen sind vom Oberbürgermeister der Stadt Mülheim (Ruhr) gegen Einsendung von 5 Mk., welche den Teilnehmern am Wettbewerbe nach dessen Beendigung zurückgezahlt werden, zu beziehen.

Auf Grund des Gesetzes gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden hat der Regierungspräsident mit Zustimmung des Bezirksausschusses folgendes angeordnet: Die baupolizeiliche Genehmigung zur Ausführung von Bauten und baulichen Änderungen außerhalb der Ortschaften kann in dem nachstehend bezeichneten TEILE DES KREISES HERZOGTUM LAUENBURG versagt werden, wenn dadurch das Landschaftsbild gröblich verunstaltet werden würde und dies durch die Wahl eines anderen Bauplatzes oder eine andere Baugestaltung oder die Verwendung anderen Baustoffes vermieden

werden kann. Der zu schützende Teil des Kreises wird begrenzt: im Süden durch die Chaussee von Bergedorf nach Geesthacht, im Osten durch eine Linie, die 400 m östlich der Dalbeck verläuft bis zur Gemarkungsgrenze gegen Kröppelshagen, im Norden durch die Gemarkungsgrenze gegen Kröppelshagen bis zu dem sogenannten Totenwege, dann durch den Totenweg bis 100 m über den nach Börnsen abzweigenden Weg hinaus, weiter durch eine Linie, die diesen nach Börnsen abzweigenden Weg westlich bzw. nördlich in 100 m Entfernung begleitet zur Dorfstraße, sodann durch die Dorfstraße und den Schmalenstückenweg, im Westen durch den Grünen Weg.

Das 60 Morgen bedeckende GELÄNDE DER STADT LICHTENBERG (Berlin) in der Wuhlheide, das einen Wert von 1 333 000 Mk. hat, will der Magistrat nun selbst bebauen, und zwar mit Einfamilienhäusern. Das Gelände ist an zwei Seiten von Wald umgeben, der sich im Besitze der Stadt Berlin befindet und dadurch, ebenso wie durch die feste Absicht der Staatsregierung und des Zweckverbandes, den in der näheren Umgebung Berlins vorhandenen Wald dauernd zu erhalten, in seinem Bestande gesichert erscheint. Auch die in der Nähe gelegenen großen industriellen Anlagen von Oberschöneweide, die eine erhebliche Anzahl gut besoldeter Angestellter beschäftigen, haben bereits früher ein Bedürfnis nach der Errichtung einer größeren Siedlung mit mittleren Wohnungen gezeitigt. Gleichfalls sind die Verkehrsverhältnisse für die neue Siedlung als günstig zu bezeichnen. Von der Karlshorster Grenze beträgt die Entfernung nach dem Vorortbahnhof Karlshorst kaum eine Viertelstunde; dazu kommt, daß der Plan der Führung einer Straßenbahn durch die Köpenicker Chaussee von Oberschöneweide über Rummelsburg nach Berlin seiner Ausführung nahe gerückt ist. Der Zweckverband hat bereits den Entwurf eines Vertrages über diese neue Straßenbahn dem Magistrat der Stadt Lichtenberg zur Zustimmung vorgelegt.

Die Siedlung, die ihrem Umfange nach die bisher in Groß-Berlin errichteten weit übertreffen wird, und der wegen der großen Nähe des Siedlungsgeländes zur Verkehrsmitte Berlins eine erhebliche grundsätzliche Bedeutung beizumessen ist, erfordert zu ihrer Durchführung nach dem vom Stadtrat Dr. Maretzky ausgearbeiteten Plane ein Anlagekapital von etwa $5^1/_2$ Mill. Mk. und würde für ungefähr 2500 Menschen Wohnung geben. Zunächst soll der erste Bauteil an der Westgrenze aus staatlichen Mitteln beliehen werden. Das Geld wird als Baugeld gegeben werden. Die Beschaffung der ersten Hypothek ist vom Brandenburgischen Pfandbriefamt zugesagt worden. Die Stadt Lichtenberg wird das Gesellschaftskapital zur Verfügung stellen. Das Landwirtschaftsministerium hat sich bereit erklärt, um die hypothekarische Beleihung des ersten Bauteiles zu erleichtern, den zunächst zu bebauenden Geländeteil von seiner auf dem Gesamtgrundstück ruhenden Restkaufgeldhypothek freizustellen. Landesbaurat Professor Goecke, der gemeinsam mit Professor Dr. R. Eberstadt schon in dem von ihnen für die damalige Gemeinde Boxhagen-Rummelsburg bearbeiteten Bebauungsplane eine derartige Lösung vorgeschlagen hatte, hat den nun vorliegenden Aufteilungsplan der Stadt Lichtenberg anerkennend begutachtet.

Die innere Abgeschlossenheit der Siedlung soll außer durch die Waldumgrenzung durch Grünanlagen, die die Außenseiten umziehen, betont werden. Der nördliche Geländezipfel ist als Spielplatzanlage in Aussicht genommen. Für die Wohnstraßen ist eine Straßenbreite von 6 m vorgesehen. Die mitten durch die Siedlung hindurchziehende Verkehrsstraße, an die sich in ihrem östlichen Teile seitwärts ein Marktplatz anlehnt, weist eine Breite von 10 m auf. Um zu verhindern, daß sich in der Hauptstraße ein schwerer Fuhrwerksverkehr entwickeln könne, ist am Eingang der Siedlung von der Prinz-Adalbert-Straße aus eine Platzanlage mit überbauter Durchfahrt vorgesehen. Sämtliche Straßenzüge erhalten Kleinpflaster, die Bürgersteige Mosaikpflaster. Die Entfernungen zwischen den einzelnen Hausfronten betragen mit Rücksicht auf die Vorgärten etwa 15 m. Alle Straßenzüge haben, um eine günstige Belichtung der Häuser herbeizuführen, fast durchgängig eine Nordsüdrichtung. Es ist in Aussicht genommen, die Siedlung mit vier verschiedenen Hausarten zu bebauen.

EIN WALDPARKPLAN FÜR ALTONA. Das Gelände des Waldparkes wird im Westen von der Straße An der Rennbahn, im Norden durch den von der Luruper Chaussee nach Osten abgehenden Straßenzug, sowie vom zukünftigen Industriegelände begrenzt. Es gliedert sich in fünf Teile, durch hindurchführende Straßen, ohne jedoch dadurch den einheitlichen Charakter zu verlieren. Der erste Teil des Waldparkes ist der der Stadt am nächsten liegende Teil zwischen der Straße An der Rennbahn und Eidelstedter Weg, welcher hier in fast südnördlicher Richtung den Wald durchschneidet. Es ergab sich somit auch die natürliche Lösung, den Haupteingang zum Wald an der im Projekt vorgesehenen Stelle anzubringen und diesen Teil auch bei den drängenden Notstandsarbeiten zunächst in Angriff zu nehmen. Die bewegte Lage des Geländes, der Baumbestand und andere Faktoren gestatten es nicht, einegroße Hauptachse durch den Wald hindurchzuführen, kommen doch Höhenunterschiede von 20 bis 30 m in Frage. Und so findet die große Hauptachse am Ende der 60 000 qm großen Sportwiese ihren Abschluß, als welcher ein größeres Wirtshaus (Bauernhaus) gedacht ist. Die Haupteingangspartie erhielt mit ihren hohen Eichenwänden ein räumliches Gepräge. Von dem großen ovalen Platz führt der große ca. 2500 m lange Umgangsweg durch und um den Wald. Fast parallel mit diesem, mit direkten Eingängen von den Straßen, durch Pflanzung verdeckt, ist ein 3 m breiter Reitweg vorgesehen. Eine streng regelmäßige Form des Wegenetzes verbieten teils Geländeschwierigkeiten, teils Fragen der Bestandserhaltung, manchmal auch Rücksichten auf zu erhaltende Schönheiten im Gelände. Letztere gelangen aber durch eine Anzahl 2 m breiter Waldwege zur noch gerechteren Würdigung.

Größere und kleinere Platzanlagen zum Sitzen oder Spiel sind im Gelände gleichmäßig verteilt, und zwar derartig, daß sie sich nicht gegenseitig beeinträchtigen. Die mit Beginn der Arbeiten und Aufteilung des Geländes in Angriff zu nehmende Ausholzung dichter Bestände ging von dem Grundsatz aus, aus dem bisherigen dichten Forst einen Wald entstehen zu lassen einerseits, andererseits aber auch, beizeiten auf einen richtigen Bestandwechsel bedacht zu sein und der Bodenmüdigkeit durch Anpflanzung anderer Gehölze abzuhelfen. — Die Ausforstung hatte aber auch den Zweck, eine Anzahl malerischer Laubbäume freizustellen und zur vollen Schönheit zu bringen, wie ja auch derartige Hölzer, die dem Einfluß der Sonne unterliegen, später mal wertvolleres Nutzholz liefern. Die Lichtungen und Waldränder sollen mit einheimischer Flora besiedelt werden, Ginster, Anemonen, Maiblumen u. a. sollen sich hier ausleben zwischen Heidelbeerenkraut oder Heideflächen.

Für die Betätigung von allerhand Sport sorgt die große Sportwiese, von welcher ein Teil als Waldwiese gedacht ist, das heißt zum Lagern im Freien oder unter Bäumen, der Reitsport findet im Reitweg seine Berücksichtigung, und einzelne Wege sind als Rodelbahn sehr gut geeignet und als solche auch bereits in Benutzung gewesen. Schon die Wintermonate, besonders der Schneefall, forderte zum Vogelschutz durch Schaffung von Futterstellen auf, dichtes Unterholz und Fruchtsträucher sollen Nistgelegenheit bieten und dazu beitragen, die noch fehlende Vogelwelt im Waldpark zur Ansiedelung zu bewegen.

Der zweite Teil des Waldes, zwischen Eidelstedter Weg und dem Weg hinter den Schießständen dient mehr als Verbindung zum dritten Teil zwischen letztgenannter Straße und dem Hogenfeldweg. Im zweiten Teil finden wir im Projekt den Vorschlag auf Schaffung einer großen Stadt- und Friedhofsgärtnerei in Verbindung mit einem größeren Zentral-Schulgarten. Im dritten Teil sind nach Ausbeutung der dortigen Sandgrube, in dieser selbst Tennisplätze gedacht, während mehr nördlich die Scheibenstände der Schützengesellschaft untergebracht werden sollen. Der vierte Teil zwischen Hogenfeldweg und Industriegelände ist teils vorhandener Wald, teils sollen hierfür sich zur Bebauung nicht mehr eignende Flächen hinzugezogen werden. Der fünfte Teil des Waldparkes umschließt das eigentliche Friedhofsgelände und weist außer dem großen Promenadenweg noch eine 10 ha große Spielwiese mit Planschbecken und Luft- und Sonnenbäder auf.

BERICHTIGUNG. Unter Chronik, Seite 27 muß Leitsatz 7 zum Wiederaufbau ostpreußischer Städte und Dörfer heißen: „Das Handwerk und die Architektenschaft der Provinz sind in erster Linie zu berücksichtigen“.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

12. Jahrgang 1915 Heft 6.



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

DIE STADTERWEITERUNGEN UND DIE FORMEN IHRER GRÜNANLAGEN.

Von HARRY MAASZ, Lübeck.

Heute, wo die Grünanlagen zugleich mit anderen wichtigen Forderungen im Mittelpunkte der Stadterweiterungsfragen stehen, dürften einige Erörterungen über die grundsätzliche Behandlung ihrer Aufgaben sowie ihrer Ausdrucksformen — letztere halte ich im Sinne unserer heimatlichen Pflanzenerscheinungs- und Wachstumsform für gleich wichtig — am Platze sein. Es muß einmal offen herausgesagt werden, daß unser Verweilen bei amerikanischen Parkmustern, so segensreich diese auf unsere Erkenntnis der Wichtigkeit und des Wertes der Grünanlagen in volkswirtschaftlicher und sittlicher Hinsicht gewirkt haben mögen, uns vom Wege zur Erkenntnis alteingesessener deutscher Grünformen mit starkem Einschlag ihrer Erscheinung und ihrer grundlegenden Bedeutung für die Stadterweiterungen ins vorbildlich Deutsche abgebracht hat. Ihre ersten Spuren führen zurück ins Mittelalter, in jene Zeit, da den Bewohnern das Wohnen in engen Stadtmauern unbehaglich wurde, wo jäh das festgefügte Ganze sich dehnte, sich einen Ausweg suchte aus den Toren hinaus ins Freie. Da wuchsen um Bürgerweiden an Handelsstraßen entlang die Wohnhäuser, erst schüchtern, dann gewaltsam aus dem Boden, und aus „Haus an Haus“ erstanden mit blühenden Gärten die ersten Gartenstadt-Siedelungen, die ersten Landhausviertel.

Mit diesen aber zugleich und mit den noch für die Städter hoch bedeutsamen Angern, mit Baumpflanzungen an der Landstraße waren die Urformen unseres Stadtgrüns in Grünfläche und Straßenbaum geprägt. Fast wie ein Wunder mag es anmuten, daß trotz der über die Fürstenzeit mit ihrer Anlehnung an den architektonischen Garten (Versailles) und den daraus von Ingenieuren geschaffenen breiten Straßen und Plätzen führenden Zeit des sog. englischen Gartenstils des 19. Jahrhunderts, diese Urformen noch bis auf den heutigen Tag fast restlos erhalten sind. Hätte uns der Weg zu unseren heutigen Grünanlagen statt über Amerika über Hamburg mit seinen Dammtorwiesen, Lübeck mit seinem Burgtor und über viele andere Städte mehr — ich denke an Celle mit seiner Trift, die leider mangels klarer Werterkenntnis in ein Parkgebilde mißlichster englischer Gestaltungsgrundsätze erst neuerdings „verschönert“ wurde — geführt, es wäre kaum zu den Aneinanderreihungen jener als „modern“-empfundenen Formen gekommen, wie sie allerorten heute entstehen, und die sich überleben müssen, weil sie nicht den Forderungen und Bedürfnissen entsprechen, die eine kommende Nachwelt an sie stellt. Aber abgesehen davon; sie sind bar jeglicher Entwicklungsstufe deutscher Eigenart, deutschen Wesens. So konnte es kommen, daß Friedrich Bauers Schillerpark, dessen Wesen so ganz deutsch und heimatlich war, in seinem inneren Wert kaum erkannt worden ist; so konnte es kommen, daß aus seinem

Wettbewerbsentwurf, fußend auf überlieferter deutscher Städtekultur, ganz etwas anderes geworden ist, als er der Mitwelt zu spenden gedachte. Der Weg zum Verständnis des Bauerschen Vorschlages für den Schillerpark führt über unsere mittelalterlich deutsche Städtekultur, er führt von da sodann über Anger, Trift, Halde und Baumgang hinaus in die große und weite Landschaft unserer Heimat. Hier liegen die Grundfesten eines weiteren ersprießlichen Gartenschaffens im Rahmen unserer kommenden Städteerweiterungen überhaupt, und die Quellen des Schaffens, denen wir hier begegnen, sind für alle unsere weiteren Maßnahmen unversiegbar, rein und klar, so klar, daß wir kaum Gefahr laufen, in jene faden Naturnachahmungen einerseits, andererseits aber in die neuerdings üppig überall wuchernden Triebe nach „besonderen“ künstlerischen Wirkungen zu verfallen.

Ich habe immer wieder gefunden, daß jene Städte heute am glücklichsten daran sind mit ihren Grünanlagen, denen verhältnismäßig wenig Mittel für die Ausgestaltung der Grünflächen zur Verfügung standen. Von ihnen können wir lernen, und richten wir unser Augenmerk erst einmal dahin, so wird uns die Klippe der Mittel, die für die Anlage und ihre Ausgestaltung von der Bevölkerung immer noch unwillig verabreicht werden, weniger lästig.

Jene uns durch mancherlei Zufälligkeiten überlieferten Freiweiden, die einst unmittelbar vor den Toren lagen, heute längst in den Kern der Städte hineinbezogen sind, jene Baumgänge, ehedem Schattenspender der Handelsstraßen von Stadt zu Stadt über Dörfer und Flecken, durch Fluren, durch Tal und über Höhen, die im jetzigen Zeitalter gewaltig wie lebende Riesenwände die Straßen durchziehen, die Grünflächen umrahmen, in deren Innerem wir, den Kopf in den Nacken, ehrfurchtsvoll emporsehen wie in ein überwältigendes Domgewölbe, jene Wälle, mit ihren Baumriesenwänden — was bieten sie dem Städtebauer an Anregung für die grundlegenden Maßnahmen bei der Einfügung von Grün- und Freiflächen in den Stadterweiterungsplan, sowie für deren weitere Ausgestaltung?!

Die Ursache ihrer Entstehung und Erhaltung kann auch heute noch mit vollem Recht maßgebend sein für die Gründung von Freiflächen in den verschiedensten Stadterweiterungsgebieten. Nichts anderes sollten sie vorläufig sein als Landflächen, die von der Bebauung vollkommen ausgeschaltet werden. Die Bebauung geht um sie herum mit ihren Gärten und grünen Gehegen. Vermittelnd zwischen Baublock und Grünfläche steht die Baumreihe, frei wachsend oder geschoren und bringt in das so gewonnene Grünflächenbild die räumliche Abgeschlossenheit. Starke Gegensätze zwischen Wagerechte und Senkrechte geben dem so entstandenen die so prächtige Bildwirkung und in dem Wechsel zwischen Hauswand, Dach, Baum- und Wiesengrün liegt ein unübertreffbares Zusammenklingen. So die einfachste Form der Grünanlage, die geräumig genug ist, späteren Geschlechtern Möglichkeiten anderer zeitgemäßer Nutzbarkeit zu geben: ein — ich möchte fast sagen — werkmäßiges Gefüge ohne Färbung ins Besondere. Waren nicht einst die Volkswiesen und Vogelwiesen ebenso, und nötigen sie uns nicht heute in ihrer vornehmen Einfachheit den Hut vom Kopfe? Was können wir heute bei klarer Voraussicht des Entwicklungsganges doch weit Edleres entstehen lassen! In dem Auslauf vor öffentlichen Gebäuden zwingt uns die Architektur, reicher vorzugehen im Wechsel der Baumart vielleicht, oder gar mit Blumenschmuck; jedenfalls aber müssen wir eingedenk sein, daß die Grünanlage zum festen Bestandteil der Gesamtheit gehört und demgemäß in ihrer Pflanzenwachstumsform sich einzugliedern, sich anzulehnen hat — architektonische Formung der Bäume, feste Formung von Blumengärten in Heckenwänden, Schmuckstücke in Anlehnung an öffentliche Bauten!

Völlig frei waltet der Städtebauer in der Verteilung von Grünflächen, wenn das zu erweiternde Gebiet auf mehr oder weniger ebenem Gelände sich erstreckt. Anders stellt sich seine Aufgabe aber, wenn das zu erweiternde Gebiet gehügelt oder leicht gewellt ist. Hier fordern beispielsweise grundwassertechnische Schwierigkeiten die Ausschließung der Bebauung gewisser Gelände und gebieten zugleich deren Benutzung zu Grünanlagen. Ja noch mehr, sie schreiben sogar ganz bestimmte Richtwege vor in der Ausnutzung und somit Gestaltung dieser Grünanlagen — wohlbemerkt! — in der Einbringung zeitgemäßer Formen sowohl, als auch in der Durchbildung mit Pflanzenwuchs. Hier ist uns die Natur Lehrmeister, und in dem Maße, wie der Landschaftskünstler Naturbeobachtung besitzt, wird er seine Aufgabe zu lösen verstehen. — Naturbeobachtung gehört zum Gartenschaffen in erster Linie. Naturbeobachtung im weitestgehenden Sinne, Beobachtung dessen, was die weite Landschaft mit ihren Höhen, Tälern, mit ihren Landstraßen, Wald, Wiesen und Bäumen uns bietet. Es gehört mehr dazu, es gehört ein Erleben, ein Verstehen, ein Lieben der heimatlichen Naturwerte und ihrer Ausdrucksformen dazu! Die großen augenfälligen Ausdrucksformen der Landschaft, die das Naturwalten im Laufe der Jahrtausende schuf, an deren Seite der Mensch trat als Schöpfer von Feld und Wiese, Wald und Hain, als Pflanzer der Baumgänge und Baumstände, als Former von Wasserstraßen, Wällen und Dämmen, Gehöften und Dörfern mit ihrem Grün bergen in sich die grundlegenden Gestaltungsmöglichkeiten. Mehr oder weniger! Weniger da, wo verhältnismäßig engbegrenzte Grünflächen der Gestaltung harren; mehr da, wo es sich darum handelt, ausgedehnte Flächen als Kernanlage von Stadterweiterungen grundlegend zu formen und pflanzlich zu durchsetzen, und dort, wo Grünflächen in die umgebende Landschaft vermittelnd ausklingen. So schafft der Parkgestalter als erstes einmal die große Ausdrucksform mit bewußt menschlichem Willen, steigert vorhandene Werte, indem er Höhen überhöht durch Baumgang, Wall, Gesträuch und Mauer und gliedert die zeitgemäßen Forderungen wie Spielplatz, Wasserflächen, Sport- und Turnflächen, Laufbahn und dergleichen mehr so ein, daß das große Gesamte in seiner Einheit nicht leidet. — Wie oft schon wurden Parkgebilde mangels nötiger Beachtung grundlegender Gestaltungsfragen in ihrer ganzen Gesamterscheinung ernstlich gefährdet. Und heute noch erlebt man's, daß angrenzender Wald, dessen Aufbau und Umrißlinien wie gewaltige Grünwände raumbildend die Parkschöpfung wunderbar umschließen, durch Baumpflanzung in Reihen oder Gruppen in seiner äußeren Erscheinung dauernd herabgesetzt wird. Oder wie's in Lüneburg gemacht wurde, daß ehrbare Wallböschungen mit Ulmenrecken auf ihren Höhen mit Tannenpflanzungen „verschönert“ wurden, die nach Ablauf weniger Jahre das köstliche Bauwerk aus Erde und Baumwand vollkommen zersetzen. Hier hat Menschenhand zu ruhen, wenn es ihr nicht möglich ist, durch andere Maßnahmen die Schönheit noch zu steigern.

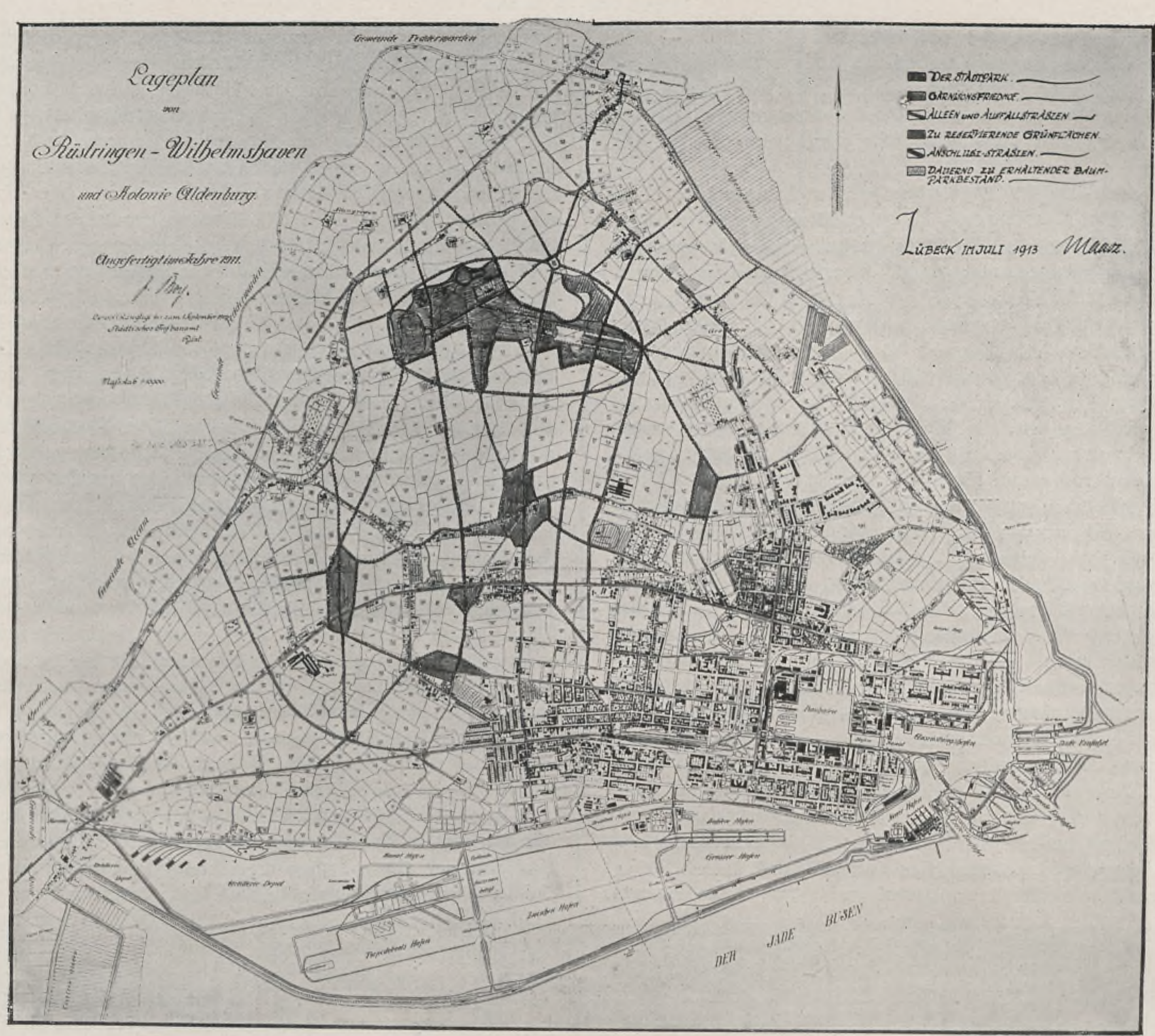


Abb. 1. Übersichtsplan von Rüstringen.

Zwei Beispiele mögen zeigen, wie wir unter Wahrung heimatlich bodenständiger Note und zielbewußter Steigerung im gleichen landschaftlichen Sinne derselben, Parkgebilde im Stadterweiterungsgebiet vorbereiten.

Lübeck braucht für seine Erweiterung im Stadtteil St. Lorenz eine Grünfläche, die vor allen Dingen der zahlreichen arbeitenden Bevölkerung zu Erholung dient (vgl. Doppeltafeln 31/32 und 33/34 unter b).

Grundlegend für seine Anlage an vorgesehener Stelle waren zunächst kleinere Stadtteile mit Wiesen, alsdann aber auch die Eigenart der dahinter in langer Mulde sich erstreckenden Wiesenlandschaft. Dieses tief liegende Land ist feucht und moorig und eignet sich zur Bebauung durchaus nicht, wohl aber zur Aufnahme der geforderten Grünfläche. Um das Gelände für die Benutzung trocken zu erhalten, wird in Lage eines jetzigen Baches ein breiter, zum Rudern und Schlittschuhfahren bestimmter Kanal in der Länge der Anlage hindurchgeführt, der zugleich also entwässert und dem Sport dient. Klar in ihrem Ausdruck, nur gesteigert durch bewußte Werkform, bleibt die Wiesenlandschaft bestehen, ja sie wird durch den rings auf sanft ansteigendem Gelände aufzuforstenden Wald, durch seine festen raumbildenden Randformen in ihrer augenfälligen Wirkung im Gegensätzlichen prächtig herausgehoben. Ringsum setzt die Bebauung ein, durch Baumgänge in verschiedener Breite mit dem Wiesenpark verbunden. Baumgänge gliedern auch den vorderen Parkteil in einzelne Abschnitte verschiedener Flächenausdehnung, die vorläufig als Grünflächen bestehen bleiben, später aber Gelegenheit geben Sonderwünschen gerecht zu werden: Blumengärten, botanische Schulgärten, städtische Pflanzgärten, Flächen für Volksgärten, Sonderspielplätze für Schlagball, Fußball, Kinderspiele u. dgl. mehr.

Hier wird also erst einmal vorbereitende Gliederungsarbeit auf der Grundlage örtlicher Geländeform und Eigenart verrichtet, und zwar in solchem Umfange, daß nachfahrenden Geschlechtern die Einbringung zeitgemäßer Forderungen ermöglicht wird. Von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit dabei ist, daß durch jährliche geringe Kostenaufwendungen die endlichen Gesamtkosten unmerklich sind. Ja, wir können durch zielbewußtes Vorgehen, durch Geländeverpachtungen, Fischzucht, Gras- und Holznutzung usf. die

jährlichen Aufwendungen ertragreicher gestalten. — Es drängt uns keineswegs zu unbedingt fertigen Grünanlagenformen, richten wir nur unser Augenmerk zuvor auf den Vorbehalt im Erweiterungsgebiet und dessen grundsätzlicher Durchwirkung mit Pflanzenwuchs gemäß bodenständiger Eigenart.

Das zweite Beispiel (vgl. dieselben Tafeln unter a). — Ein Außenpark Rüstringens in der Marschlandschaft, mit starkem Einschlag seiner Ausdrucksform ins Weitzügige, schwermütig Hingelagerte — vgl. Übersichtsplan im Text 1. Bodenständige Werte sind auch hier der Gliederung zugrunde gelegt. Vorliegender Plan war ein mit einem Preis ausgezeichneter Vorschlag im derzeitigen Wettbewerb für die Gliederung dieses sternförmigen Landschaftsausschnittes mit einbezogenen Bauernstellen und ihrem Baumbestand.

Die auf den ersten Blick unglücklich erscheinenden Zipfel sind von außerordentlichem Vorteil für die einspringenden Wohnviertel, denn sie bieten mit ihrer langgestreckten Form abwechselungsreiche Gelegenheit für ihre Behandlung und für die daran grenzenden Straßenzüge. Der vorliegende Plan erläutert zur Genüge die Anordnung der nutzbringenden Forderungen und zeigt, daß hier wieder die landschaftliche Eigenart, die heimatlichen Werte bei der grundlegenden Gliederung den Ausschlag geben. Dieses war um so mehr in den Vordergrund gerückt, als ausdrücklich verlangt war, die eingestreuten Bauernstellen, die der Landschaft nicht in letzter Linie ihren Ausdruck geben, zu erhalten und entsprechend mitzuverwerten. Kaffeehaus, Gesellschaftshaus, Wirtschaften, Meierei, Reitbahn, Fischteiche, Museum, Sportplätze, Stadtgärtnerei und Volks- und Festwiesen zur Abhaltung nationaler Feste und Veranstaltungen sowie Weiden helfen mit, die Kosten für die Errichtung und Aufschließung des Außenparkes aufzubringen.

Kurze Zeit, nachdem das gewaltige Ringen an den Grenzen unseres deutschen Vaterlandes einsetzte, kurz nachdem die ersten Heldensöhne im Kampf für ihr Vaterland den Heldentod erlitten, ging mächtig eine Bewegung durch unser Volk. Der Ruf nach Heldenhainen und Gedächtnismalen setzte ein: nach Malen, aus der Baumwelt geformt, aus Eichen, deutschen Eichen. Hier und da schon regt es sich, und mit der Pflanzung von Eichen wird begonnen, mit der Pflanzung von Hainen draußen in der Landschaft, oder im Bezirk der Städte. — Heute nun ist es Zeit, darüber nachzudenken, wo und wie wir diese Ehrenstätten eingliedern, und die Frage nach Gelände für die Pflanzung von Hainen dürfte die Städte und Gemeinden besonders beschäftigen. Vor allen Dingen dürften für Stadterweiterungsmaßnahmen geeignete Gelände vorgesehen und begrenzt werden, und wo sie vorhanden, dürfte somit nunmehr der Ausgangspunkt für ihre Gliederung gefunden sein. Da der Mensch formt mit bestimmten Willen, durch bestimmte Forderung geleitet, wird er bewußt formen und die Eigenart des Geländes mit Geschick für seine Zwecke ausnutzen. Durch geschickte Auswahl der vorherrschenden Stelle für die etwa in späteren Jahren zu errichtende Gedächtnissäule wird er mit Eichenpflanzung und vorgelagerter Festwiese zugleich ein Werk schaffen mit starkem Einschlag ins Monumentale. Die Behandlung dieser Frage wird einem besonderen Aufsatz vorbehalten sein müssen. Aber wir tun gut schon heute bestehende Parkanlagen auf die Einordnung von Gedächtnismalen hin zu untersuchen und etwaige ins Auge gefaßte Gebiete im Erweiterungsbezirk so in ihren Grundzügen festzulegen, bzw. zu ändern, daß darin Heldenhain und Gedächtnismal aus Eichenpflanzungen als vorherrschender Punkt und Ausgangspunkt für die weitere Gliederung der Grünanlage in Erscheinung treten. — Für die grundsätzliche Behandlung dieser Frage füge ich einen Einfallsentwurf für leicht bewegtes Gelände bei. — Vgl. Textbild 2.

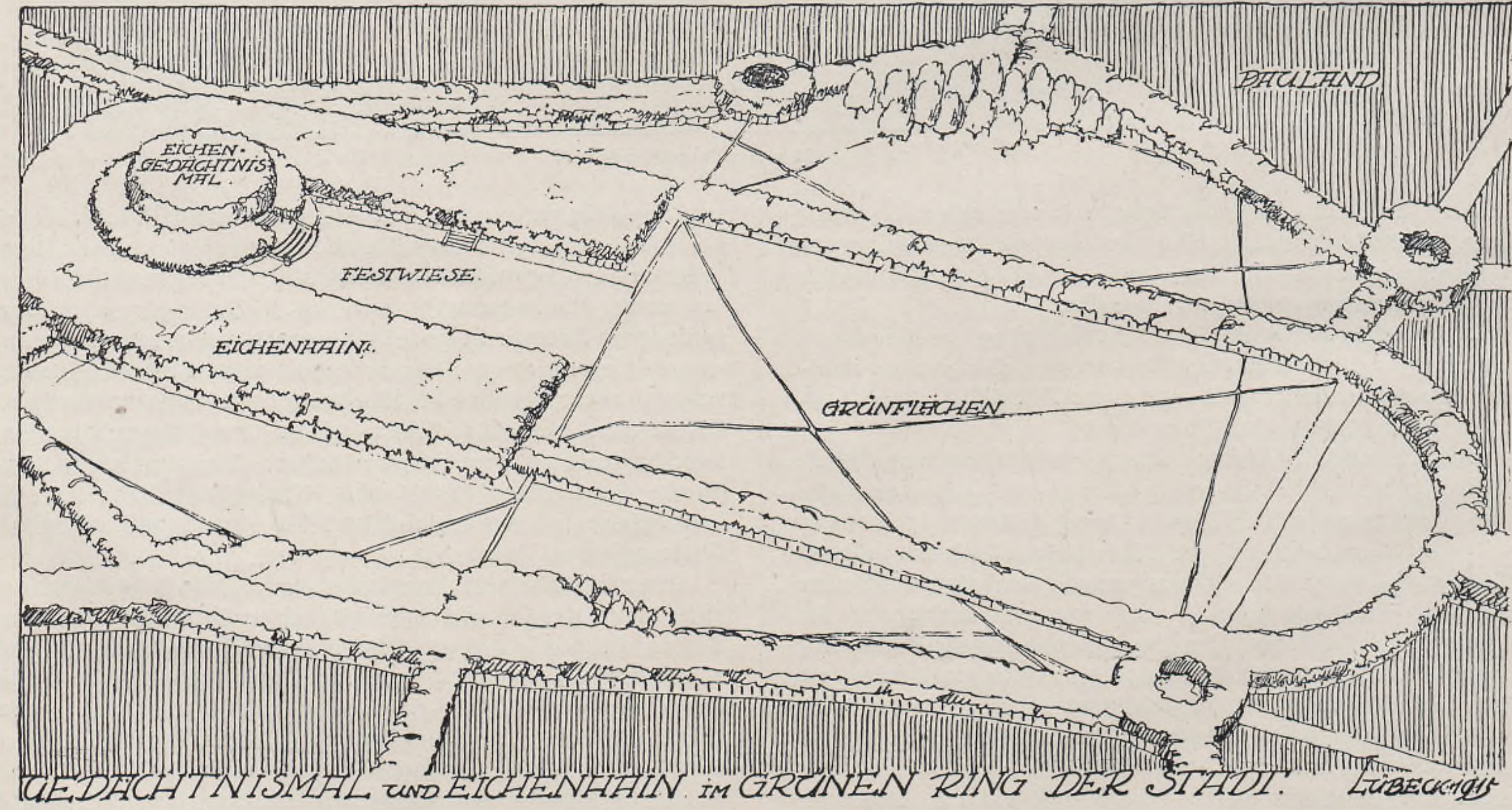


Abb. 2. Skizze für ein Gedächtnismal als Eichenhain.

KURZE BEMERKUNGEN ÜBER DIE SOGENANNTEN VERLEGENHEITSDREIECKE.

Von Stadtbauinspektor KALBFUS, Altona. (Hierzu 3 Textbilder.)

Mit Recht macht man es älteren Bebauungsplänen mit der Vorliebe für Schrägstraßen zum Vorwurf, spitzwinkelige Straßeneinmündungen und -kreuzungen in unnötiger Anzahl geschaffen zu haben. Gewöhnlich wird zur Begründung der absprechenden Urteile auf die architektonisch schlechten spitzen Ecken, manchmal auch auf die so bedingte Verwischung des Straßencharakters zu einem haltlosen Gemisch von unruhiger Wohn- und lebloser Verkehrsstraße hingewiesen; wohl selten wird aber gleichzeitig betont, daß die vor solchen Ecken entstehenden dreieckigen verkehrslosen Flächen in ihrer zweckdienlichen und ästhetischen Gestaltung auch dem Straßenbauingenieur große Schwierigkeiten bereiten. Das ist begreiflich, da man dem Tiefbau die Bewältigung jeder Schwierigkeit zuzutrauen pflegt, man sollte aber trotzdem mehr anerkennen, daß hier Grenzen bestehen, die durch die Ästhetik, welche auch der Straßenbau hat, begründet sind.

Doch es soll hier nicht für oder gegen diese oder jene Zeitströmung gesprochen werden; spitzwinkelige Straßenkreuze sind nun nicht allein einmal häufig genug vorhanden, sondern selbst im neuzeitlichsten Bebauungsplane nicht ganz und um so weniger auszurotten, je mehr verschiedene Verkehrsmittelpunkte in ein und demselben Stadterweiterungsgebiete Berücksichtigung heischen.

Bei jeder spitzwinkeligen Straßenzusammenführung entsteht eine verkehrstote Fläche von dreieckiger Form, das sogenannte Verlegenheitsdreieck*), das von den verlängert gedachten Baufluchtbzw. Straßenfluchtlinien und der sogenannten Abschrägung der Ecke begrenzt wird. Die Größe der Fläche ist, außer natürlich vom Winkel der Straßenachsen, eigentlich von der Länge der aus baupolizeilichen oder architektonischen Gründen im Mindestmaß gegebenen Linie, bis zu welcher der spitze Baublock tatsächlich bebaubar ist, abhängig. Die Meinungen über dieses für den Erwerb von Straßenland oder den Verlust an Bauland gleich wichtige Maß stimmen erklärlicherweise nicht voll überein und unterliegen im Einzelfalle je nach den gerade in den Vordergrund gestellten Gesichtspunkten noch solchen Schwankungen, daß hier der Hinweis genügen muß, daß man zugunsten der Architektur und der Brauchbarkeit der Eckzimmer nicht selten 10 m als geringste Abschrägungslänge ansieht. Nicht gleichgültig ist ferner, wie diese Abschrägung bewirkt wird. Man wird nicht fehlgehen, sie zweckdienlich bei kleinen Abschrägungslängen zu einer der beiden Baufluchten senkrecht (Textbild 3), bei größeren zu beiden winkelgleich (Textbild 4) zu legen, ohne hieraus aber deshalb zwingende Regeln ableiten zu dürfen.

*) Doch nur, wenn die Straßenachsen sich in einem Punkte durchschneiden, was nicht notwendig und im älteren Städtebau auch vermieden worden ist. D. S.

Es ist nicht ohne Reiz, sich einmal über die Größe der Verlegenheitsdreiecke Rechenschaft zu geben. Nimmt man an, daß vor den Gebäuden an der Grundlinie des Dreiecks zur Zugängigkeit keine Fahrbahn und nur ein 2 m breiter Fußweg nötig sei, so läßt schon die folgende kleine Zusammenstellung erkennen, mit welchen vom Verkehr im allgemeinen unberührten Flächen, diese in runden Zahlen eingesetzt, zu rechnen ist:

α in Grad	$l = 10$ m, F in qm, nach Abb. 3	$l = 10$ m, F in qm, nach Abb. 4	$l = 25$ m, F in qm, nach Abb. 3	$l = 25$ m, F in qm, nach Abb. 4
30	68	74	493	534
40	41	50	324	377
45	32	42	265	329
50	24	35	215	287
60	12	26	134	223
70	4	19	69	176

Die Zahlen lehren zunächst, daß besonders bei hohen Grundpreisen beachtenswerte Beträge in Betracht kommen können, ferner aber, daß so unterschiedliche Flächengrößen vorkommen, daß schon von diesem Gesichtspunkte aus strenge Rücksicht auf die im Einzelfall gegebenen Verhältnisse zu nehmen sein wird. Deshalb ist auch bei den folgenden Bemerkungen immer gegenwärtig zu halten, daß manches, was für kleinere Verlegenheitsdreiecke paßt, noch nicht für größere geeignet sein muß, und umgekehrt. Die sich darauf beziehenden Überlegungen sind jedoch so einfacher Natur, daß hierauf keineswegs immer nochmals hingewiesen werden müßte, und es dem Leser überlassen bleiben kann, die Anwendungsmöglichkeiten selbst zu begrenzen. Ebensowenig braucht betont zu werden, daß

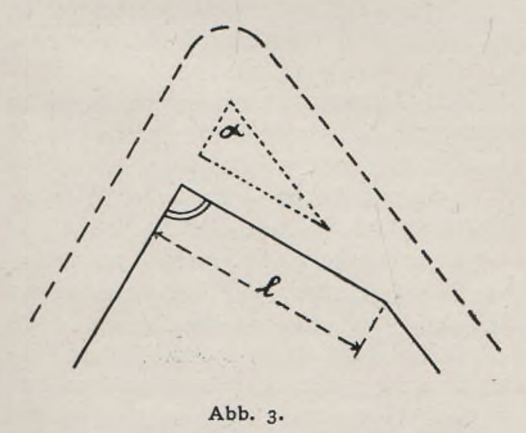


Abb. 3.

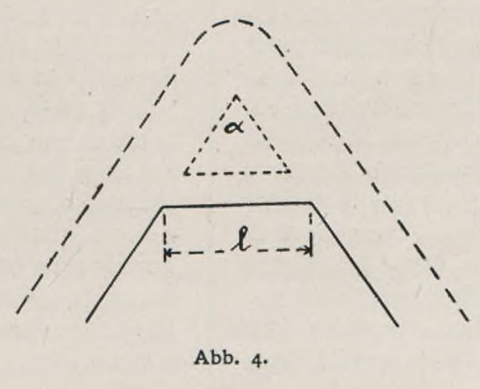


Abb. 4.

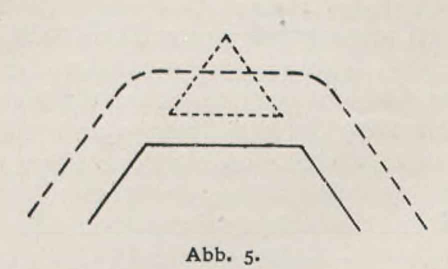


Abb. 5.

das Gesagte gilt, gleichgültig, ob, wie bei der Zusammenstellung angenommen war, längs der Abschrägung keine besondere Fahrbahn und nur ein Fußsteig entlang läuft, oder ob das Verlegenheitsdreieck zum Inseldreieck geworden ist.

Soweit es erwünscht erscheint, Verlegenheitsdreiecke nicht augenfällig werden zu lassen, ist seine Verteilung auf Bürgersteig und Fahrbahn bzw. Platz nach Textbild 5 eine äußerst einfache Maßnahme. Die straßenbautechnischen Maßnahmen bedürfen, als Besonderheiten nicht bietend, keiner Erwähnung. Verkehrstechnisch ist dagegen Vorsicht geraten, die den Platz querenden Fußgänger nicht auf zu lange Strecken zu gefährden, um so mehr, da die dann verhältnismäßig ausgedehnten, den Fuhrwerken freigegebenen Platzflächen den Wagenlenkern zu viel Spielraum in der Wahl ihrer Fahrtlinien lassen. Sachgemäße Verkehrsregelung bedingt deshalb in diesem Falle ziemlich weites Vorschieben der Kantsteinlinie nach dem Achsenschnitt der einlaufenden Straßen und damit eine Bürgersteigbreite, welche leicht wieder den ästhetischen Anforderungen widerspricht. Ist allerdings die Abschrägungslänge genügend lang, wird eine Baumreihe am Kantstein vorteilhafter sein können als etwa die Vorlage eines Vorgartens an den Häusern, da derartige Vorgärten nur zu leicht einen etwas verlorenen Eindruck hervorrufen.

Wird dagegen die soeben berührte Behandlungsweise der Aufgabe nicht gewählt, kommt also das verkehrstote Dreieck zur sichtbaren Ausbildung, so steht an erster Stelle die Frage nach seiner Befestigung. An sich liegen naturgemäß, vielleicht von erhöhter Schwierigkeit einer geschickten Entwässerung abgesehen, keine anderen Verhältnisse wie bei regelrechten Bürgersteigen vor; es ist aber zu berücksichtigen, daß besonders größere Flächen bei gleichmäßiger Befestigungsart eintönig wirken. Es wird also gelten, diese Eintönigkeit durch Verwendung verschiedener Baustoffe zu bekämpfen. Angenehme Abwechselung läßt das Mosaikpflaster erzielen, dessen reichere Musterung freilich sowohl in Herstellung als auch in Unterhaltung teuer ist. Von Einfluß ist namentlich auch, welcher Art die Bevölkerung der Umgebung ist, denn erfahrungsgemäß versuchen Kinder selbst am besten Mosaik, von Verlegen in Zement sei abgesehen, gern ihre Kraft, und das böse Beispiel wird um so gefährlicher, je zahlreicher die Jugend des Stadtviertels ist. Sehr beliebt und tatsächlich angebracht sind ferner Zusammenstellungen des Kleinpflasters mit Plattenbelägen; auch Kiesflächen mit und ohne Teerung bieten weitere Farben- und Stofftöne. Besonders dem Grandstieg sei hier das Wort geredet, dessen bei nassem Wetter oft weniger angenehme Begehung im Verlegenheitsdreieck, wenn an seinen Rändern nur Belag durchgeführt ist, ja ohne Mühe vermieden werden kann. Da dem Straßenbauingenieur genug gute Beispiele bekannt sein werden, mag nur noch darauf aufmerksam gemacht werden, daß bei geschickter Wahl der Befestigung nach Stoff und Farbe hier der reine Straßenbau den Charakter des Platzes in wesentlichem Maße mitbestimmen, sich also bewußt in den Dienst des Städtebaus stellen kann.

Vielfach werden Verlegenheitsdreiecke durch gärtnerische Anlagen zu wahren Schmuckplätzen ausgestaltet. Leider nur zur bald schwindet aber die Schönheit, denn die örtlichen Verhältnisse sind mächtiger als die für die übrigens teuere Unterhaltung verfügbaren Mittel. Es bedarf also vor der Entscheidung sorgfältiger Überlegung, ob Staub und Ruß und Kinder und Hunde sich nicht als zu arge Feinde erweisen werden. Wohl kann mit hohen Gittern ein gewisser Schutz vor Zerstörung geschaffen werden, schön sieht aber eine so umsäumte Anlage um so weniger aus, je weniger ihre Ausdehnung den Blick vom starren Gitter abzulenken erlaubt. Die niedrigen, etwa 15 cm hohen, durch Bandeisen oder Ketten gebildeten „Fußangeln" dagegen wirken überhaupt nicht schützend und sind selbst in besserer dekorativer Ausführung kleinlich und unnötig. Es gilt deshalb hier mit vollem Recht das Bessere als Feind des Guten; Beschränkung in der Anzahl der Schmuckanlagen erlaubt nicht nur, bloß wirklich geeignete Plätze zu bepflanzen, sondern infolge Zusammenhaltens der Mittel erhöhte Leistungen, durch welche dem Ansehen des Gemeinwesens wie der erzieherischen Wirkung gleicherweise gedient ist.

Nicht in demselben Umfange trifft das Gesagte aber dann zu, wenn die schmückenden gärtnerischen Hilfsmittel einfacherer Natur sein sollen. Schon ein einfacher Rasen wirkt hübsch und oft sogar anheimelnd. Die Schwierigkeiten seiner Pflege sind aber ebenfalls keine geringen; hinzu kommt, daß Rasenflächen leider in dreieckigen Flächen (vornehmlich kleinerer Ausdehnung) bei weitem nicht so wie bei rechtwinkeliger Begrenzung und im Gegensatz selbst zu ebenen Blumenpflanzungen eben nur flächenhaft wirken. Denn das Hilfsmittel der Tiefrabatte ist nicht überall anwendbar. Andererseits im Rasen Bäume vorzusehen, gereicht meist dem Rasen nicht zum Vorteil. Dann verzichtet man besser auf letzteren ganz und befestigt die Fläche unter den Bäumen wieder mit Kies, Stein oder ähnlichem Material.

Die Baumpflanzungen auf städtischen Plätzen, insbesondere auf den Verlegenheitsdreiecken, verdienen aber noch mehrere Bemerkungen. Es ist ja unbestritten, welchen einzigartigen und unvergleichlichen Schmuck schon ein Baum einer Straße, einem Platze verleiht. Nur darf die Wahl der Baumart, von den Bodenverhältnissen ganz abgesehen, auch sonst nicht willkürlich erfolgen; besonders die Kronenform ist von belang. Ferner geben Platzgröße und Höhe der benachbarten Bebauung Maßstäbe, denen noch die Höhe der Pflanzen nicht beliebig gegenüber gestellt werden darf, wenn die gute Absicht wirklichen, dem Städtebilde erfreulichen Erfolg zeitigen soll. Nicht belanglos ist weiter, ob mehrere Bäume in geometrischer oder in regelloser Gruppe gepflanzt werden; hier hängt die Entscheidung hauptsächlich von der Größe des zur Verfügung stehenden Platzes ab. Immer geben aber Baumpflanzungen guten Anlaß zur Aufstellung von Bänken. Besonders bei Einzelbäumen sollte dabei der heutzutage recht selten gewordenen Rundbank wieder mehr Beachtung geschenkt werden; auch hier will aber die Umgebung wohl berücksichtigt sein, denn was in unregelmäßige und ländliche Bebauung schön hineinpaßt, kann monumental betonten Baufluchten gegenüber störend wirken.

Oft finden sich auf Verlegenheitsdreiecken hübsche Brunnen, bei Verwendung von Arbeiten des Künstlers wohl die beste Lösung. Leider sind aber solche Fälle vergleichsweise noch immer zu selten, weil gute Arbeit — denn der Massenarbeit kann aus künstlerischen Gründen nicht das Wort geredet werden — recht kostspielig ist, zumal man bisher zu häufig immer gleich reichere Werke voraussetzen zu müssen glaubte. Um aber die belebende und doch trauliche Wirkung des Wassers dem Städtebild im gesteigerten Maße dienstlich zu machen, wären meines Erachtens schon die einfachst gehaltenen Wasserbecken mit

und ohne profilierte massive Einfassung durchaus anwendbar. Ein einfacher Rasenstreifen darum wäre genügend, den Fußgänger abzuweisen, während die Wassererneuerung einem Springbrunnen einfachster Art zu überlassen wäre. Man wende auch nicht ein, die Unfallverhütung verlange ja doch Einfriedigungen, denn ein Hineinlaufen verbietet sich hier schon bei viel geringer Achtsamkeit, als sie der neuzeitliche Verkehr an anderen Stellen dauernd verlangt; bei geringer Tiefe des Wasserbeckens beschränkt sich außerdem die ganze Gefahr auf ein ernüchterndes nasses Bad. Welche Wirkungen, freilich mehr monumentaler Art, aber gar bei Anlehnung des Wasserbeckens unmittelbar an die Häuserfronten zu erzeugen sind, liegt so klar, daß es geradezu verwunderlich ist, daß man sich diese Art des Schmuckes bisher so wenig nutzbar gemacht hat, wenigstens dort, wo Zugängigkeiten zu den anliegenden Grundstücken, wie bei kürzeren Abschrägungslängen, entbehrlich sind. Die Anpassungsfähigkeit gerade an die eigenartige Form der Verlegenheitsdreiecke böte für diese noch weitere besondere Vorteile.

Was für Brunnenanlagen gilt, trifft fast voll und ganz auch auf Denkmäler zu; selbstverständlich spielen aber Platzgröße und Hintergrund eine wesentlichere Rolle als bei den leichter anzupassenden Brunnen.

Zu den künstlerischen Hilfsmitteln zur Belebung der Dreiecksflächen gehört auch die Aufstellung reicher Beleuchtungskörper. Gewiß soll nicht geleugnet werden, daß es einwandfreie Lösungen dieser Art gibt, im allgemeinen darf aber behauptet werden, daß hierdurch doch schließlich nur aus der Not eine Tugend gemacht wird.

In diesem Zusammenhange ist endlich noch die in den letzten Jahren mehr bevorzugte Unterbringung von kleineren Hochbauten gerade auch auf Verlegenheitsdreiecken zu erwähnen. Ihre Verwendung fällt nicht schwer; Post und Telephonie, Straßenbahnen, Zeitungsverkäufer, Milch- und Selterwasserausschenkende, Elektrizitätswerke und die Preßgasbeleuchtung haben oft genug Bedarf an kleinen Räumen, welche, auf öffentlichem Grund und Boden stehend, der Laune und der Eigensucht Privater entzogen sind. Ferner weisen unsere neuzeitlichen Anforderungen an Gesundheitspflege und Sittlichkeit darauf hin, solche Bauten noch für Bedürfnisanstalten nutzbar zu machen, zumal deren unterirdische Unterbringung nicht nur sehr teuer ist, sondern auch vom sicherheitspolizeilichen Standpunkte vielfach beanstandet wird.

Kehren wir nun zum Schluß nochmals zu den einfacheren Ausstattungsmöglichkeiten der Verlegenheitsdreiecke zurück. Dort war ihre Befestigung mit Kies bereits erwähnt, es war anschließend auch der schon reicheren Ausgestaltung mit Pflanzen gedacht, es bedarf aber noch der ausdrücklichen Erwähnung einer, ja vielleicht der wichtigsten Nutzungsart, der Kleinkinderspielplätze. Was diese überall dort, wo die Zahl der Privatgärten und zur Not noch weiträumigen Höfe gering ist, für die Volksgesundheit bedeuten, ist, wenn auch noch nicht zu lang, doch heute widerspruchslos anerkannt. Und gerade die kleinen Kinder, denen sich der Weg ins Freie ohne Führung noch verbietet, haben außerhalb des Zimmers so wenig Raum für ihr bescheidenes Spiel. Ihnen sollte deshalb jeder verfügbare Platz — und es sind nur kleine Flächen dazu erforderlich — gewidmet sein; hierzu ist das oft verlästerte Verlegenheitsdreieck nicht nur vorzüglich geeignet, sondern nicht selten fast erwünscht. Die Ausstattung solcher Kleinkinderspielplätze kann ganz einfach sein. Granddeckung der Fläche, ein, zwei Bäume zum Schutze gegen die Sonne, einige Bänke, eine Sandkiste, ein Schutzdach und rings herum eine Hecke als gegenseitiger Schutz der Kinder und des Verkehrs sind alles, was nötig und ausreichend ist, den hohen sozialen Zweck zu erreichen und gleichzeitig ohne Aufwand weiterer Mittel über die Schwierigkeiten des Verlegenheitsdreieckes hinwegzuhelfen.

Möchten diese kurzen Bemerkungen nicht nur Anregung geben, der Frage der Verlegenheitsdreiecke erneute, den neuzeitlichen Anschauungen entsprechende Aufmerksamkeit zu schenken, sondern auch dazu führen, für die einzelnen hier zusammengestellten Ausgestaltungsmöglichkeiten, und insbesondere die letzterwähnte, gute Beispiele aus der Praxis zu veröffentlichen.

EINE GARTENSTADT-GRÜNDUNG IN SIEBENBÜRGEN.

Architekten H. E. v. BERLEPSCH-Valendàs, B. D. A., Planegg und P. A. HANSEN, B. D. A., München. (Hierzu 1 Tafel 35 und 1 Doppeltafel 36/37.)

Im südöstlichen Zipfel von Siebenbürgen, einer außerordentlich waldreichen Gegend, liegt unweit von Kronstadt ein altes sächsisches Dorf mit reizvollen Beispielen ländlicher Baukunst, Tastlau (ungarisch Prazamar). Unweit davon das Gelände auf welchem eine neue große Fabrikniederlassung — eine der vielen Anlagen der „Deutschen Holzverkohlungs-Industrie“ A.-G. — mit anschließender Wohnungssiedelung entstehen soll. In Verbindung mit einem System von Zufahrtslinien, welche aus den benachbarten Waldbergen die Anfuhr des geschlagenen Holzes vermitteln, sind zunächst die ausgedehnten Fabrikgebäude gedacht. Südlich von letzteren liegt das nahezu quadratische — auf einer Seite durch die Heerstraße Kronstadt-Hermannsstadt abgeschlossene — ungefähr 9 ha große Gelände, auf welchem sich eine nach durchaus modernen Anschauungen gedachte Siedelung mit Arbeiter-, Vorarbeiter-, Meister- und Beamtenwohnungen in Zukunft erheben soll. Ausgestattet soll sie mit all jenen Wohlfahrtseinrichtungen werden, ohne welche eine solche Gründung heutzutage kaum mehr gedacht werden kann: Konsumverein, Schulhaus, Krankenhaus, Versammlungsgebäude mit Bibliothek- und Lesezimmer, Ambulatorium, selbstverständlicherweise mit großem Gasthaus. Der Wille der leitenden Kräfte ist es, allen Angestellten hinreichend große, gut lüftbare, reichlicher Sonnenbestrahlung ausgesetzte — also gesundheitlich möglichst einwandfreie — Wohnungen zu beschaffen. Im Anschluß an diese war für die Möglichkeit eindringlichen Gartenbaues, verbunden mit Geflügel- und Viehzucht, zu sorgen. Jedes Haus soll im Durchschnitt mindestens 400 qm Gartenland, also eine reichliche Anbau-Fläche erhalten, von der jeweils 100 qm Aus-

lauf für Federvieh und eine entsprechend kleinere Fläche als Auslauf zum Schweinestall abgehen. Die Bezeichnung einer Gartenstadt trifft hier also in außerordentlichem Maße zu.

Die Grundlinie der gesamten Entwicklung wird von der vorhin schon genannten, die ganze Fläche südlich begrenzenden Heerstraße gebildet. Von dieser zweigen die beiden, nach Norden hinziehenden Hauptstraßen ab, welche durch eine Verbindungslinie im ersten Drittel in Zusammenhang gebracht sind. Weiter nördlich münden beide Straßen in eine andere Querstraße mit großer Platzanlage ein. An letzterer liegen, den Endpunkt der einen Längsstraße bildend, das mit dem Pförtnerhaus verbundene Ambulatorium und das Direktionsgebäude.

Die Durschnittsbreite der mit einer doppelten Baumreihe besetzten Straße soll 10, die der anderen 8 m betragen. Auf reiche Baumpflanzungen wird der im Sommer starken Staubentwicklung halber großer Wert gelegt, deswegen soll der Anlage in ihrem südlichen sowohl wie in ihrem östlichen Teile mit Buschwerk umfaßte Rasenstreifen vorgelegt werden. Die Abgrenzung der Grundstücke unter sich und nach der Straße hin wird durch lebende Hecken hergestellt worden.

Die Bevölkerung zerfällt ihrer Nationalität nach in zwei Teile, Rumänen und Deutsche, daher auch eine Trennung ihrer Wohnstätten durchzuführen war. Die rumänische Abteilung ist auf dem beigefügten Plane nicht berücksichtigt. Sie bildet eine abgeschlossene Gruppe, welche sich in der Wohnungsanordnung von der anderen dadurch unterscheidet, daß den weitaus einfacheren Bedürfnissen dieses Bevölkerungsteils Rechnung getragen, mithin ganz andere Normen eingehalten worden sind als bei der räumlich größeren, hier allein in Betracht kommenden deutschen Siedelung. Der rumänische Teil zieht sich in Form einer einfachen Reihenentwicklung westlich der Hauptsiedelung an der Heerstraße hin und kam beim vorliegenden Entwurf nicht weiter in betracht. An der gleichen Straße liegt, weiter östlich zunächst, ein mit Bäumen eingefaßter kleiner Marktplatz, daneben das als besonderes Gehöft ausgebildete große Gasthaus mit Stallungsgebäude, Remisen, großem Wirtsgarten.

Die Lage des Marktplatzes ist deswegen nicht in der Mitte gewählt, um die übrige Siedelung vom unvermeidlichen Lärm einer mit vielen Bauernfuhrwerken befahrenen Stelle und von der Nähe alkoholbeeinflußter Menschen freizuhalten, den ganzen Wirtshaustrubel an den Außenrand zu legen. Die Mitte der Siedelung dagegen ist ihrer ruhigen Lage halber für ein Schulhaus mit vorgelagerter baumbestandener Rasenfläche vorbehalten.

An der westlichen der beiden nord-südlich hinziehenden Hauptstraßen liegen die Arbeiterhäuser vom einfachsten Typus je zwei unter einem Dache, mit Keller, ebenerdiger großer Stube und Küche, im Dachgeschoß mit drei Schlafzimmern, alle Räume mit eigenem Eingang. Der mittlere Teil dieser Gruppe von Häusern ist gegenüber den Flügelbauten zurückgenommen.

Östlich dieser Straße befinden sich die ebenfalls als Doppelhäuser ausgebildeten Wohnungen für Vorarbeiter und Meister. An der Parallelstraße liegen, wiederum als Doppelhäuser ausgebildet, die Beamtenwohnungen, und endlich nach dem östlichen Abschluß zu, von zwei Seiten zugänglich, die Wohnungen der höheren Beamten mit reichlich bemessenen Zier- und Nutzgärten.

Von einer architektonisch geschlossenen Wirkung, wie sie bei einer Bebauung mit Reihenhäusern möglich gewesen wäre, muß hier Abstand genommen werden, jedenfalls nicht zum Schaden der Wohnungen, die durch den weiten Abstand unter sich reichlicher Sonnenbestrahlung Raum gewähren, ausgiebige Luftbewegung ermöglichen.

Um das Waschen innerhalb der Haushaltungen zu vermeiden, ist die Anlage von gemeinsamen Waschhäusern vorgesehen, jedoch so, daß jede Familie von der anderen ihre Arbeit getrennt verrichtet und für die Familie mindestens ein Waschtag in der Woche gerechnet werden kann. Große anschließende Rasenflächen ermöglichen bei gutem Wetter das Trocknen und Bleichen der Wäsche im Freien. Für schlechtes Wetter sind über dem Waschraum Trockenböden zum gleichen Zweck vorhanden.

Die Bauweise der einzelnen architektonischen Gebilde ist, soweit irgend möglich, in Einklang mit der landesüblichen sächsischen Bauweise gebracht.

Für die Arbeiterwohnungen einfachster Art ist ein großes Bad innerhalb der Fabrik unter Benutzung der dortigen Heizung vorgesehen, in den besseren Häusern dagegen jede Wohnung einzeln damit versorgt.

TRAMBAHNWARTEHALLEN.

Von Dr. HANS SCHMIDKUNZ, Berlin-Halensee.

„Unruhe ist die erste Bürgerpflicht.“ Man kommt wirklich in die Versuchung, diese sehr mechanische Abwandlung eines altberühmten Wortes zu machen, wenn man folgende Notiz liest, die am 26. Mai 1913 in einer Berliner Zeitung zu lesen war:

„Ablehnung von Straßenbahnwartehallen. Eine Gesellschaft beabsichtigte, Straßenbahnwartehallen auch in Berlin zu errichten, und wandte sich mit einer Eingabe an die Stadtverordneten-Versammlung, um deren Mithilfe für die Errichtung solcher Hallen herbeizuführen. Die Gesellschaft begründete ihr Gesuch damit, daß es längst notwendig sei, den wartenden Fahrgästen an den Hauptverkehrspunkten einen Schutz gegen die Unbilden der Witterung zu gewähren, was durch die Aufstellung solcher Hallen erreicht werden würde. Der betreffende Ausschuß stellte sich indessen — wie es auch schon die Tiefbaudeputation getan hatte — auf den Standpunkt, daß in Berlin Platz für solche Wartehallen nicht vorhanden sei. Ferner wurde betont, daß die Hallen bei der schnellen Wagenfolge gar nicht ihren Zweck erfüllen würden. Aus diesen Gründen wurde die Eingabe abgelehnt.“

Daß die Gesellschaft ihre Eingabe noch eigens begründete, ist natürlich notwendig, obwohl nachgerade jeder Großstadtbewohner die Begründung eines solchen Verlangens und dessen Notwendigkeit sozusagen längst auswendig weiß. Etwas weniger angebracht war es, daß der Antwort zwei solche Gründe beigegeben wurden, wie daß kein Platz vorhanden sei, und daß die schnelle Wagenfolge den Zweck vereiteln würde.

Welcher Großstädter hat nicht schon in stürmischer

Winternacht oder an einem glutheißen Sommertag auf seine Trambahn, die etwa alle 10 oder 15 Minuten geht, gewartet oder ausnahmsweise noch länger warten und sich vielleicht sogar erst in recht unverläßlicher Weise erkundigen müssen! Platz zum Warten hat er jedenfalls gefunden. Und dabei konnte er wiederum einmal nachdenken, was es denn eigentlich bedeuten soll, daß die Weltstadt Berlin den Verkehr ihrer Straßenbahn nicht ebenso einrichtet wie nahezu überall in der großstädtischen Welt, d. h. mit der Möglichkeit, mittels einer Karte, einer sogenannten Umsteigkarte, mehrere Strecken zu befahren. Andere Leute als die Berliner werden es kaum für möglich halten, daß es dort eine solche Verkehrslücke gibt. Aber man sollte meinen, diese Lücke sei längst ausgefüllt. Denn wenn sich die Ablehnung der genannten Eingabe auf die schnelle Wagenfolge beruft, so sieht dies gerade so aus, wie wenn das Umsteigsystem dort wirklich bestünde und man also, gleichwie anderswo, in den nächsten Wagen der gewünschten Richtung einsteigen und das weitere bequem finden könnte.

Just aber solche Städte, die sich durch einen vollständig eingeführten Umsteigeverkehr auszeichnen, also hauptsächlich München und Wien, besitzen bereits die Einrichtung der Wartehäuschen, freilich noch lange nicht in dem erforderlichen Maß. Welche Freude jedoch die wenigen vorhandenen Hallen bereiten, weiß jeder Münchener und auch jeder in München verkehrende Fremde, wenn er das hübsche und bequem zu benutzende kleine Bauwerk am „Stachus" sieht, und wenn er etwa auch die einfacheren Wartegelegenheiten an der nach Pasing führenden Linie bemerkt. Selbst Groß-Berlin entbehrt derartiges nicht ganz: am Bismarckplatz in der Gemeinde Grunewald macht wieder eine solche Wartehalle den Besuchern entsprechende Freude. Ähnliche Einrichtungen finden sich auch noch in Halensee auf der Eisenbahnbrücke und in Schöneberg an den Kreuzungen Hauptstraße-Stubenrauchstraße, Grunewaldstraße-Akazienstraße.

Das Übel reicht aber noch weiter als bis zu der Unbequemlichkeit einzelner Fahrgäste. Im heutigen Städtebau ist trotz aller seiner Fortschritte noch eines nicht recht erreicht: die Abwehr gegen das Übermaß großstädtischer Hetze. Namentlich in Norddeutschland lassen es die großen Städte weit und breit an Gelegenheiten zum ruhigen Sitzen fehlen — von dem berüchtigten Mangel öffentlicher Bedürfnisanstalten schon gar nicht zu reden. So fehlt es denn in solchen Städten fast überall an der Ruhestimmung, die nun einmal gerade heute im gesundheitlichen Sinne so notwendig sein würde. Und abermals noch mehr: fortwährend besteht ein Bedarf nach Auskunft über Verkehrsdinge und über ähnliches. Da könnten gerade jene Wartehallen mindestens mit Tafeln, welche das Nächstnötige über den Verkehr mitteilen, womöglich aber auch mit einer Aufsichtsperson ausgestattet sein, die ja von einer großen Verkehrsanstalt in ihrem eigenen Nutzen aufgestellt sein sollte.

Es handelt sich hier durchaus nicht um großartige architektonische Anläufe. Doch gerade in dem Umfange nach so kleinen Aufgaben leistet die Baukunst am ehesten Neues, Eigenartiges und für uns geplagte Großstädter Dankenswertes.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

DR.-ING. KARL GRUBER, EINE DEUTSCHE STADT, BILDER ZUR ENTWICKLUNGSGESCHICHTE DER STADTBAUKUNST (MIT SECHS BILDERTAFELN, BEI F. BRUCKMANN, MÜNCHEN 1914).

Die Tafeln geben vier Stufen eines typisierten, süddeutschen Stadtbildes, um 1180, 1350, 1580 und 1750, also die Zustände der gewordenen, der gotischen, der Renaissance- und der Barockanlagen, der Text erläutert diese aus der Vogelschau und perspektivisch aufgenommenen Ansichten. Beides bildet ein schön geschlossenes Ganzes, ist klar und einleuchtend in seiner Redeweise. Die volkstümliche Absicht wird nicht durch Oberflächlichkeit, sondern durch ernste Auslese des Gesagten und im Bilde Gegebenen erreicht; man spürt, daß der Verfasser mit der Fülle, über die er verfügt, streng zu Rate gegangen ist, ehe er sich auf diesen Auszug beschränkte. Das Beste liegt in der kulturgeschichtlichen Erklärung dieser städtebaulichen Folgen. Sie wird auch den weitesten Kreisen praktischer Architekten ein grundlegendes Verständnis für das zeitgegebene Werden aller Baukunst vermitteln, sie von dem Irrtum des persönlichen Absolutismus auf diesem Schaffensboden befreien und zu einer ernsthaften Auseinandersetzung mit den weiteren Kräften ihrer Lebensgemeinschaft anregen können. Der bewährte Verlag hat das billige Werk mit vielem Geschmack und ansprechender Solidität ausgestattet.

Solchen Vorzügen gegenüber vermögen wir nicht einige grundsätzliche Bedenken zu unterdrücken. Zum Leitmotiv seiner Darstellung hat der Verfasser das „Gesetz der einfachsten Form" genommen, von dem er eine durchgängige Geltung für die Geschichte der Baukunst behauptet; das führt ihn notwendig dazu, auch von der modernen Architektur zu fordern, sie habe „nicht neue Formen für eine neue Zeit zu erfinden, sondern unsere Bautypen auf ihre letzte größte und einfachste gesetzmäßige Form zu bringen, und zwar nicht nur die Häuser, sondern auch die Straßen und Plätze unserer Städte". Nun ist zunächst jenes „Gesetz" bloß eine Behauptung und, wie wir meinen, eine irrige. Eine Reihe von Schlüssen, die darauf gebaut werden, verlieren damit an Überzeugungskraft. Unter jenem angenommenen Gesichtspunkte mußte die Gotik als Stadtbaukunst gegen die Renaissance zurücktreten, die erst die Vorstellung vom „äußeren Raum" geschaffen habe, und das Barock als Höhepunkt in der Entwicklung der Stadt als Kunstwerk erscheinen, weil es jene äußere Raumgestaltung auf das ganze Stadtbild übertragen habe. Mit der Leugnung des äußeren gotischen Raumes fällt für den Verfasser auch seine Betrachtung und Würdigung weg, und er spricht es ganz offen aus, daß es uns durch die Renaissance unmöglich gemacht worden wäre, zur Kunst des mittelalterlichen Städtebaues zurückzukehren. Um die Begründung einer solch weitgehenden Behauptung befragt, antwortet er, daß dem Bauprogramm der Gotik die Unterordnung aller einzelnen Punkte unter eine Idee gefehlt habe. Nun unterscheidet er selber zwischen einer gewordenen, d. i. einer sozialen, und einer künstlerischen, d. i. einer persönlichen, Stadtbauperiode; die Gotik gehört auch für ihn zum gewordenen Stadtbild, und so hieße es den sozialen schaffenden Geist leugnen — mag man seine Wege unter das Diktat eines gemeinsamen Instinktes oder einer Idee stellen —, wollte man der Gotik ihre ungemeine Leistung im äußeren Raumgestalten und seine weiterwirkende Vorbildlichkeit für die Gegenwart — nicht den Ergebnissen, sondern dem Sinne nach — bestreiten. Wir sehen in der Renaissance nur die zunächst persönliche Zwischenstufe zwischen dem organisch-gotischen und künstlerisch-barocken stadtbildlichen Werden. Indem sich das Barock die Künstlerlehre der Renaissance zunutze macht und diesen Gewinn mit der gotischen Einsicht in das Gesamtkörperliche der Stadt verbindet, erreicht sie eine neue Höhe der Städtebaukunst. Die Gegenwart — wir denken vor allem an Otto Wagner — hat nach den unfruchtbaren Zeiten des Klassizismus wieder diesen Strang des gesamtkörperlichen Stadtwerdens aufgegriffen und keineswegs, wie der Verfasser behauptet, ans Schaffen von Räumen vergessen; wenn sie, ohne darum der Verflachung historisierender

Nachahmung zu verfallen, ihre Aufgabe aus dem Verständnis für die Gesamtheit der zeitbildenden Kulturkräfte zu lösen sucht, dann wird in Zukunft auch dieses Werk — ein wenig wider seinen Willen — gerade dazu beitragen.

Von einer folgenden Auflage wird man wünschen dürfen, daß sie sich weniger auf die Einzelarchitekturen einläßt und dem wandelnden Grundriß der Anlage breitere Beachtung schenkt. Ob der Verfasser dann auch seine Ansicht von jenem stadtbildlichen äußeren Raum aufrecht hält, wird in erster Linie von den näheren Gründen abhängen, auf die sich seine Anschauung der spätmittelalterlichen Kultur überhaupt stützt. Mit der gelegentlichen Äußerung, in der er sie hier mitteilt, wäre leicht und bequem zu rechten. Das Mittelalter besaß die Vorstellung von einem einheitlichen Organismus, gerade der Stadtkörper beweist dies. Aber wir möchten nicht einem so ernsten, anziehenden und aussichtsreichen Versuch, von dem wir uns viele der Wirkungen, die wir selber erstreben, versprechen, auf eine derart wohlfeile Weise begegnen, sondern ziehen es vor, das Begonnene aus sich selber ausreifen zu lassen.

Universitäts-Dozent Professor Dr. Max Eisler (Wien).

DIE WOHNUNGSFÜRSORGE. Zeitschrift für Boden-, Bau- und Wohnungsreform. Offizielles Organ der Bau- und Wohnungsgenossenschaft für Bedienstete der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. No. 3/4 März—April 1915 II. Jahrgang. Schriftleitung und Verwaltung Wien V, Margaretengürtel 38—40. Für Nichtmitglieder 5,— Mk. im Jahr.

DIE LEHRMITTEL DER DEUTSCHEN SCHULE. Mitteilungen, Ratschläge und Beurteilungen aus der Praxis der höheren Lehranstalten, Lehrer- und Lehrerinnenbildungsanstalten, Mittel- und Volksschulen. XIV. Jahrgang. DER STÄDTEBAU im Unterricht. No. 3/4, Seite 20. No. 5/6, Seite 35. Von Dr. Hans Schmidkunz, Berlin-Halensee. Pribatschs Verlagsbuchhandlung in Breslau.

XII. Jahresbericht des Vereins zur ERHALTUNG DER LANDSCHAFTLICHEN SCHÖNHEITEN IN DER UMGEBUNG MÜNCHENS, besonders des Isartales. Februar 1914. Kanzlei des Vereins Ludwigstraße 14.

DIE BAUFLUCHTLINIE IM STRASSENRAUM UND DIE PREUSSISCHE BAUGESETZGEBUNG. Von Dr.-Ing. Hans Heckner, Stadtbaurat. Berlin 1915. Der Zirkel, Architekturverlag G. m. b. H.

THE COMMON WEALTH OF MASSACHUSETTS. Bulletin No. 3, January, 1915. Teaching agriculture to families as a relief for unployment and congestion of population. Allied printing trades union label council Boston.

A PUBLIC RECREATION SYSTEM FOR NEWARK. Suggestions an Recommendations by the City Plan Commision. Newark-, N. J. L. J. Hardham Printing Company 1915.

DEVELOPMENT AND PRESENT STATUS OF CITY PLANNING IN NEW YORK CITY. Being the Report of the Committee on the City Plan, December 31, 1914, together with papers presented at a meeting of the Advisory Commision on City Plan December 17, 1914. City of New York. Board of estimate and apportionment. Committee of the City Plan 1914.

BERICHT ÜBER DIE VERWALTUNG DER RESIDENZSTADT POSEN für die Zeit vom 1. April 1913 bis 31. März 1914. Hofbuchdruckerei W. Decker & Co., Posen.

T. G. TECHNISCH GEMEENTEBLAD. Maanblad voor technische, aesthetische, hygienische en economische Verzorging van Gemeentewerken, Stedenbouw en Volkshuisvesting. 1e Jaargang April 1915 Nummer 1. Hoofd-Redactie: W. J. de Groot, onder-Directeur Plublieke Werken te Amsterdam.

UNSEREN KRIEGSINVALIDEN. HEIM UND WERKSTATT IN GARTENSIEDELUNGEN. Denkschrift der deutschen Gartenstadt-Gesellschaft über den Dienst des Vaterlandes an den Kriegsinvaliden und den Hinterbliebenen der gefallenen Krieger. Ausgearbeitet vom Geschäftsführenden Vorstande und dem Ehrenvorsitzenden Geh. Medizinalrat Prof. Dr. Hermann Salomon. Preis 1,50 Mk. Renaissanceverlag, R. Tedern, Leipzig 1915.

KRIEGSHILFSKOMMISSION FÜR DIE PROVINZ OSTPREUSSEN. Bericht über die zweite Sitzung am 6. Februar 1915. Gedruckt in der Ostpreußischen Druckerei und Verlagsanstalt. Aktiengesellschaft in Königsberg i/Pr.

XIX. Jahresbericht der KAISER FRANZ JOSEPH I. JUBILÄUMSSTIFTUNG für Volkswohnungen und Wohlfahrtseinrichtungen über das Jahr 1914. Wien 1915 im Selbstverlag der Stiftung.

Geschäftsbericht der DEUTSCHEN SIEDELUNGSGENOSSENSCHAFT DIRSCHAU für das Jahr 1914. Drittes Geschäftsjahr. Durch die Dirschauer Zeitung.

CHRONIK.

In der Wochenschrift des Architektenvereins zu Berlin führt Baurat M. Guth aus: „Wünschenswert wäre es, wenn auch nach Beendigung des Krieges dafür gesorgt würde, daß die vielen GROSS-BERLINER BAUSTELLEN nicht brach und ungereinigt liegen bleiben dürfen. Jetzt sind viele von ihnen gerade keine Zierde für die Umgebung. Neben himmelhohen Brandgiebeln, meistens in rohem Mauerwerk oder rauhem Putz, manchmal auch schwarz gestrichen, anschließend an enge Höfe dahinter, und nach der Straße durch häßliche Zäune abgeschlossen, liegen mitten zwischen sonst stattlichen Gebäuden Baustellen jahre- und jahrzehntelang brach, mit Müll, Papier und sonstigen Resten bedeckt, das Auge jedes Vorübergehenden, der Sinn für Schönheit hat, beleidigend. Wie hübsch machen sich dagegen die unbebauten Grundstücke in Dahlem aus, die auch mitten unter Häusern gelegen, trotzdem so lange landwirtschaftlich mit Getreide alle Jahre bestellt werden, bis mit dem Bau von Häusern auf ihnen tatsächlich begonnen wird. Leider ist es jetzt noch gestattet, die Grundstücke ohne Pflege liegen zu lassen, unbekümmert um die Nachbarn und die Vorübergehenden, die an den häßlichen Anblicken mit Recht Anstoß nehmen. Vielleicht bringt auch hierin der Krieg Wandel! Er hat ja gelehrt, die Interessen des einzelnen der Allgemeinheit unterzuordnen. Es würde nur zu begrüßen sein, wenn diese sich dazu aufraffen wollte, bei unbebauten Baustellen das völlige Brachliegen ohne Pflege sich nicht weiter gefallen zu lassen. Mit der Reinigung der Straßen, auf die Berlin mit Recht so stolz ist, ist es nicht allein getan. Wirklich bebaut wird in absehbarer Zeit doch nur ein kleiner Teil der

jetzt vorhandenen Baustellen. Dazu ist schon zu viel Land der Bauspekulation ausgeliefert. Der Zwang, die unbebauten Baustellen in irgendeiner Weise sachgemäß zu nutzen, würde wirtschaftliche Vorteile haben und für den Gesamteindruck Groß-Berlins von nicht zu unterschätzender Bedeutung sein."

STÄDTEBAUKUNST UND KRIEG. Die Schönheit des Großen Platzes in Brüssel ist der Baupolizei zu verdanken. Nach der Beschießung von 1695 erließ der Magistrat von Brüssel eine Verordnung, die den Wiederaufbau der zerstörten Häuser regelte. Der Stadtarchivar G. des Marez hat nun ihren flämischen Urtext aufgefunden. Sie stellt den Grundgedanken auf, daß keine der Neubauten aufgeführt werden dürfe, ohne daß das Modell von den Behörden „goetgevonden und geapprobeert" worden sei. Auf Zuwiderhandlungen war eine Buße von 100 pattacons gesetzt, und nicht nur die Hausbesitzer, sondern auch die am Bau beschäftigten Arbeiter sollten die Strafe erleiden. Um jene Zeit hat übrigens die Stadt Brüssel schon einen Plan einer regelrechten Stadtverschönerung ausgearbeitet. In den Akten des Provinzialrats von Brabant finden sich weitere Verordnungen und Belege zur Enteignung von Grundstücken in der Nähe des Großen Platzes. Der Staat hat seinerseits zu den Kosten der Durchbrüche und Neubauten beigetragen. Die Königliche Kommission der Baudenkmäler erinnert jetzt an diesen Vorgang. Sie hat sich mit dem Wiederaufbau der im Kriege zerstörten Gebäude beschäftigt, und ihr Präsident, Herr Lagasse de Locht, hat mit dem Mitglied Paul Saintenoy einen Bericht ausgearbeitet über die Reconstruction des Villes et Villages détruits par la guerre de 1914. Die beiden Herren gehen von der Ansicht aus, daß man die Aufgabe ins Auge fassen müsse, wie man den Gefahren einer Verballhornung vorbeugt. Ein einziger Hausbesitzer kann mit einem Neubau einem historischen Platze den Reiz nehmen. Die bestehende Gesetzgebung (Gesetz vom 30. März 1836, 1. Februar 1844 und 15. August 1897) gibt den Gemeinden alle notwendigen Machtmittel an die Hand. Jede Bauerlaubnis kann an die Erfüllung bestimmter Verpflichtungen geknüpft werden. Ohne falsche Sentimentalität betrachten sie namentlich die Aufgabe, ob in Löwen nicht eine Anzahl der zerstörten Häuser vollkommen niedergelegt werden und bleiben sollen. Man war sich längst einig, daß das zierliche Rathaus in der Perspektive der schnurgeraden Bahnhofsstraße erdrückt worden war. Es erfordert einen anderen Rahmen. Seine Schönheit wird in vollem Reize offenbar, wenn es plötzlich in der Biegung einer Straße oder beim Eintritt auf einen Platz sichtbar wird. Das Unheil wurde im Jahre 1817 hervorgerufen, als man das Haus Table Ronde, ebenfalls von Mathieu de Layens geschaffen, einriß und einen großen Empire-Bau an dessen Stelle setzte. Dieser Empire-Bau ist jetzt wieder ausgebrannt, aber die schlimme Schauseite blieb erhalten. Man steht also vor der Frage, ob diese nicht auch noch niederzulegen sei, um nach den vorhandenen Bildern und Plänen die Table Ronde wiederzuerrichten und auch die vor hundert Jahren abgerissenen Nachbarhäuser wieder in ihrem ursprünglichen Stile herzustellen. Die Kommission hat jedenfalls bewiesen, daß sie ein volles Verständnis für die Lage besitzt. Die Berichterstatter fürchten sich auch nicht, mit einem „Leider" festzustellen, daß in Dinant ein schrecklicher Ziegelrohbau der Feuersbrunst entgangen sei. Wenn es ihnen gelingt, bei Staat und Städten ihren Ansichten Geltung zu verschaffen, wird der Krieg von 1914 der Kunst nicht nur geschadet haben, sondern auch nützlich geworden sein.

DIE FREILEGUNG DER SCHAUFENSTER. Neue Vorgartenbestimmungen für die Berliner Vororte. Die neue Vorgärten-Polizeiverordnung für die Vororte, der in den Kreisen der beteiligten Hausbesitzer mit Spannung entgegengesehen wurde, wird jetzt amtlich bekanntgegeben. Die zuletzt getroffenen Bestimmungen über die Vorgärten in den Vororten von Berlin, die in der Bauordnung vom 30. Januar 1912 enthalten waren, boten den Hausbesitzern vielfach Schwierigkeiten bei der Vermietung von Läden an verkehrsreichen Straßen, deren Schaufenster infolge der Anlage von Vorgärten nur schwer zugänglich waren.

Infolge der zahlreichen Beschwerden hat der Regierungspräsident zu Potsdam nunmehr die fraglichen Bestimmungen geändert. Der hier in Betracht kommende § 11 der Baupolizeiverordnung für die Vororte von Berlin wird aufgehoben und durch einen neuen § 11 über die Einfriedigung der Grundstücke, Vorgärten, Veränderung der Höhenlage der Grundstücke ersetzt. In den neuen Vorschriften wird den Ortspolizeibehörden größere Freiheit in der Berücksichtigung besonderer örtlicher Verhältnisse gelassen. So kann die Ortspolizeibehörde zulassen, daß die in der Vorgartenfläche liegenden Wege, die der Zugänglichkeit des Grundstücks oder der auf ihm befindlichen Baulichkeiten oder einzelner Teile von der Straße aus dienen, teilweise oder ganz von der Einfriedigung frei bleiben; auch kann mit Zustimmung der Ortspolizeibehörde von der Einfriedigung nach der Nachbargrenze abgesehen werden.

Unterbrechungen der im allgemeinen vorgeschriebenen Ziergartenanlagen in den Vorgärten können in folgenden Fällen zugelassen werden: für Wege zu den Hauseingängen in einer Breite bis zu 2 m und für Einfahrten bis zu 2,50 m, für notwendige Wege zu den Ladeneingängen vom Bürgersteige aus und für Wegestreifen, die von jenen oder von den Wegen und Einfahrten zum Hause, zu den Ladeneingängen oder vor den Schaufenstern am Gebäude entlangführen. Die Wege zu den Ladeneingängen müssen untereinander und, sofern sie nicht mit den Wegen oder Einfahrten zum Hause im unmittelbarem Zusammenhang stehen, von diesen an der Straßenfluchtlinie einen Abstand von 10 m halten.

Die neue Vorgärtenpolizeiverordnung ist am Tage ihrer amtlichen Bekanntmachung in Kraft getreten.

DIE BAUORDNUNG FÜR DRESDEN ist um einige den Bau von Kleinwohnungen erleichternde Bestimmungen ergänzt worden.

„Die Bebauung in geschlossener Bauweise kann mit zwei Geschossen und Dachausbau zugelassen werden, wenn sämtliche Eigentümer eines Baublocks nach § 2 des Allgemeinen Baugesetzes vom 1. Juli 1900 sich zur Einhaltung der gleichen Bauweise lediglich mit Kleinwohnungen und zur Anlegung von Gärten im Hinterlande verpflichten und auf jede Bebauung des letzteren verzichten. Die Gebäudetiefe darf 12 m nicht überschreiten. Dabei wird vorausgesetzt, daß die Grundrisse eine gute Durchlüftbarkeit der Wohnungen gewährleisten, über der Decke des obersten zum Wohnen, Schlafen oder Arbeiten bestimmten Geschosses ein begehbarer, isolierender Luftraum vorhanden ist, und Vorder- wie Rückansichten der Gebäude einheitlich und architektonisch gut durchgebildet werden. Die Ausführung sämtlicher Häuser im Block muß nach einem einheitlichen Plane erfolgen, dem auch etwaige spätere Veränderungen zu entsprechen haben.

An Stelle des Dachausbaues kann bei Gebäuden mit ausschließlich Kleinwohnungen über dem Hauptsims ein ausgebautes, volles Geschoß zugelassen werden, unter der Voraussetzung, daß die Grundrisse eine gute Durchlüftung gewährleisten, und über der Decke des obersten, zum Wohnen, Schlafen oder Arbeiten bestimmten Geschosses ein begehbarer, isolierender Luftraum vorhanden ist. In diesem Falle ist für die Berechnung des seitlichen Abstandes der Vordergebäude von den Nachbargrenzen nicht die Hauptsimshöhe, sondern die Höhe der obersten Simskante und die Flucht des obersten Geschosses maßgebend. Bei Gebäuden mit vorwiegend kleinen Wohnungen ist die Zulassung eines solchen voll ausgebauten Geschosses über dem Hauptsims abhängig von der Dachneigung — das Geschoß muß vollständig innerhalb der bei größter Hauptsimshöhe (nach § 72) zulässigen Dachneigung liegen — und davon, daß die Schauseitenausbildung eine gute, architektonische Lösung ergibt und ferner ebenfalls der mehrfach schon erwähnte Luftraum vorhanden ist.

Dreigeschossige Gruppenhäuser, die lediglich Kleinwohnungen enthalten, sind in der Bauklasse D^1 bei einem Abstande der Gebäudefluchten von wenigstens 23 m schon an Straßen von 17 m und noch geringerer Breite zulässig. Gruppenhäuser mit lediglich Kleinwohnungen können auch in Straßen in größerer Länge zugelassen werden.

Bei den Abmessungstabellen wird hinzugefügt:

Bei Gebäuden, die lediglich Kleinwohnungen enthalten, in Ziegelbau (massiv, ohne zwischenliegende Luftschicht):

	Umfassungsmauern mit und ohne Balkenlast
im obersten Geschoß	25 cm
„ 2., 3., 4. „ (von oben)	38 „
„ Erdgeschoß bei 5 geschossigen Gebäuden	51 „
„ Kellergeschoß	13 „ mehr als im Erdgeschoß

Hierbei muß bei den 25 cm starken Umfassungsmauern ein genügender Wärmeschutz und hinreichende Balkenauflagerung (mindestens 15 cm) nachgewiesen werden. Ferner darf die lichte Höhe der Zimmer 3 m und die Tiefe 5 m in der Regel nicht überschreiten. Bei zweigeschossigen Gebäuden mit geringen Geschoßhöhen und Zimmertiefen genügt für die Mittelmauern eine Stärke von 12 cm.

Bei Gebäuden, die lediglich Kleinwohnungen enthalten, und die nicht mehr als drei Geschosse und Dachausbau aufweisen, kann die Herstellung von Brandmauern in Abständen von in der Regel 30 m nachgelassen werden. Die dazwischen befindlichen Gebäude müssen durch Mauern getrennt sein, die bis zur Dachfläche reichen und wenigstens 25 cm stark sind, und die zur Auflagerung von Decken und Treppen benutzt werden dürfen, jedoch müssen hölzerne Bauteile durch eine $^1/_2$ Stein starke Ummauerung geschützt sein.

Bei ebensolchen Gebäuden können zu Balkenlagen auch Halbholzbalken und Pfosten verwendet werden; für die Berechnung der Balken kann bei einem Nachweis des Eigengewichts der Deckenkonstruktion für die Verkehrslast 200 kg/qm angenommen werden.

Bei nur drei Geschoß hohen Gebäuden mit lediglich Kleinwohnungen können an Stelle massiver Treppen Hartholztreppen ohne Unterputz und Weichholztreppen mit Unterputz zugelassen werden. Bei Gebäuden mit höchstens drei Geschossen, die lediglich Kleinwohnungen haben, von denen in jedem Geschoß nur zwei an einer Treppe liegen, können Treppenhausumfassungen innerhalb der Gebäude in 12 cm Stärke zugelassen werden. Die Breite der Treppe in solchen Gebäuden kann in der Regel mit 1 m bemessen werden.

Bei Gebäuden mit lediglich Kleinwohnungen kann eine lichte Höhe der Wohn- und Arbeitsräume von 2,60 m zugelassen werden.

Die Gewährung von Erleichterungen bei Bauten von Kleinwohnungen setzt, wenn es sich um Bauten in geschlossener oder Gruppen-Bauweise in den äußeren Stadtteilen auch bei Erlaß der vorliegenden Bestimmungen noch nicht gebildeten Baustellen handelt, voraus, daß die Anzahl der an einer Treppe liegenden Wohnungen in einem Geschoß auf zwei, in Eckhäusern oder Gruppenkopfhäusern auf drei beschränkt wird."

Vom Kreisausschuß wurde ein Statut gegen die Verunstaltung der GUTSBEZIRKE IM KREISE TELTOW erlassen, das die Anbringung von Reklameschildern, Schaukästen, Tafeln, Plakaten, Aufschriften und Abbildungen der baupolizeilichen Genehmigung unterwirft und Verbotsmöglichkeiten schafft, wenn das Straßen- oder Ortsbild verunstaltet oder Bauwerke von geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung beeinträchtigt werden.

Eine die Umgestaltung des JAKOMINIPLATZES in GRAZ betreffende Studie des Stadtbauamtes ist dem Kunstbeirat zur Begutachtung vorgelegt worden, der zu einer möglichst ruhigen und geschlossenen Wirkung der Platzwände empfiehlt für jeden Block bei möglichst einheitlicher Gesamtgestaltung, einheitliche Hausgesimshöhen und einheitliche Firsthöhen vorzuschreiben, damit jeder Baublock als Raumelement des Platzes wirkt. Auch das Abschlußgebäude gegen die Herrengasse soll mit ruhigen Linien, nicht mit bewegter Umrißlinie gestaltet werden. Falls die Achse der Herrengasse durch einen turmartigen oder anders gestalteten Aufbau betont werden soll, so müßte dieser sehr bescheiden, etwa als Dachreiter ausgebildet werden, damit jede Beeinträchtigung der Wirkung des Stadtpfarrturmes vermieden wird. Der für ein öffentliches Gebäude besimmte Vorbau vor dem Groß-Gasthofe Steirerhof könnte höchstens als niedrig gehaltener Block mit sehr ruhigen Umrißlinien gestaltet werden, wenn dieser Vorbau nicht überhaupt entfällt und ein ausgleichender Anbau vor dem Groß-Gasthofe Steirerhof angeordnet wird. Die Überbauung der Straßenbahngeleise und auch der Klosterwiesgasse ist sehr glücklich, und sollten die beiden Blöcke jeder für sich unbedingt einheitlich gestaltet werden. Im ganzen wird betont, daß infolge der durch die Verhältnisse bedingten, sehr unruhigen Grundrißlinien des Platzes die angestrebte geschlossene Raumwirkung nur durch eine ruhige, einheitliche Blockgestaltung erzielt werden kann, und daher eine malerische Komposition der einzelnen Bauten zu vermeiden wäre.

EINE NEUE AUSFALLSTRASSE. Die städtischen Behörden von Neukölln und Treptow sind sich über einen für den Groß-Berliner Verkehr wichtigen Straßenausbau schlüssig geworden. Danach soll der Landwehrkanal im Zuge der Reichenberger Straße überbrückt und eine Fortführung dieser Straße längs der Neukölln-Treptower Grenze hergestellt werden. Die Pläne für diesen Straßenbau sind bereits fertig. Durch diesen Plan wird ein direkter Verkehrsweg von der Ritter-, Ecke Lindenstraße, im Zuge der Ritter- und Reichenberger Straße, nach dem Zentrum von Treptow geschaffen. Vom Kottbuser Tor an läuft die neue Straße in der gleichen Linie wie die Köpenicker Straße und Köpenicker Landstraße. Wegen der Leitung einiger Straßenbahnlinien vom Südwesten Berlins durch die bezeichneten Straßen nach Treptow schweben zurzeit Verhandlungen.

NEUKÖLLN UND TREPTOW sind sich über den Ausbau eines für den GROSS-BERLINER VERKEHR immerhin wichtigen Straßenzuges schlüssig geworden, dessen Ausgangspunkt an der Ecke der Ritter- und Lindenstraße in Berlin allerdings nicht besonders günstig gestaltet ist. Der Zug soll die Ritterstraße und ihre Fortsetzung die Reichenberger Straße bis zum Landwehrkanal verfolgen, hier den Kanal überqueren und durch eine neue, an der Grenze von Neukölln und Treptow anzulegende Straße fast in derselben Richtung verlängert werden. Vom Kottbuser Tor an würde dieser neue Zug parallel zu der Köpenicker Straße verlaufen.

Die Stadt MAGDEBURG hatte zur Gewinnung vorbildlicher Entwürfe für die Bebauung eines städtischen, etwa 38468 qm großen Baublocks an der Königstraße unter den in Magdeburg ansässigen Architekten einen Wettbewerb ausgeschrieben. Die Stadtgemeinde beabsichtigt, das Gelände in einzelnen Baustellen zur Bebauung zu verkaufen. Dabei soll jedoch auf eine möglichst einheitliche, zweckmäßige und schöne Bebauung Bedacht genommen werden. Es ist in Aussicht genommen, beim Verkauf der Baustellen den Käufern gewisse Bedingungen vorzuschreiben, die die Erreichung dieses Zieles gewährleisten.

Es waren 19 Entwürfe eingelaufen. Es wurden zwei I. Preise von 2500 Mk. verteilt; den einen erhielt die Magdeburger Bau- und Kreditbank, für die gezeichnet hatten die Direktoren Duvigneau und Stapff, sowie der Architekt Walter Fischer. Der zweite I. Preis fiel an Architekt B. D. A. Maximilian Worm. Einen weiteren Preis von 1000 Mk. erhielt Regierungsbaumeister Oskar Höpffner. Angekauft wurden mit je 500 Mk. die Entwürfe von Architekt Hermann Zemter und Architekt August Stockmeier.

IM WETTBEWERBE UM ENTWÜRFE FÜR EINE FRIEDHOFSANLAGE IN STOCKHOLM sind die deutschen Bewerber im allgemeinen nicht vom Glück begünstigt gewesen, weil ihnen die Eigenart des Geländes wohl nicht genügend bekannt war. Nur die Entwürfe des lübischen Garteninspektors Harry Maaß (roter Kreis mit Punkt in der Mitte) und der gemeinsam arbeitenden Herren, Architekt Peter Recht und Gartenarchitekt H. Foeth in Köln a. Rh. (Christusbild im Oval) sind mit 1000 bzw. 500 Kronen angekauft worden. Doch geht aus der Niederschrift der Preisgerichtsverhandlungen hervor, daß der Entwurf von Maaß bedauerlicherweise nur deshalb von der Zuerkennung eines Preises ausgeschlossen wurden mußte, weil er die im Stadtplan und im Programme vorgeschriebene Straße im südlichen Teil des Geländes — allerdings zum Vorteil der ganzen Anlage — unterdrückt hatte.

Die drei Preise sind auf die Entwürfe Tallum, Myklagård und Cumulus gefallen. Den ersten von 3800 Kronen haben die Architekten E. G. Asplund und Sigurd Lewerentz, den zweiten von 2700 Kronen die Architekten Karl Samuelsson und Carl Nilsson, den dritten Preis der Architekt Harald Wadsjö zusammen mit der Gartenarchitektin Ester Claesson erhalten. Angekauft wurden endlich die Entwürfe „Kirchenengel" des Architekten Spolén und „Ars longa, vita brevis" der Architekten R. Hjorth und T. Ryberg.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

12. Jahrgang 1915 Heft 7/8.





** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

EIN WETTBEWERB IN BERLIN-REINICKENDORF. 1914.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Die auf dem Gemeindegelände schon angelegten, im Plan bezeichneten Straßen (Schiller-Promenade, Davoser, Ragazer, St. Gallener, Luzerner und Berner Straße, ferner die Straße am Hohenzollernplatz) dürfen in ihrer Lage und Fahrdammbreite nicht mehr geändert werden. In der Festsetzung der Baufluchten für die schon angelegten Straßen, sowie in den Abmessungen der neu anzulegenden Straßen wird dem Bewerber vollständig freie Hand gelassen.

Für die Platzanlage (Hohenzollernplatz) kann ein Wasserbecken von etwa 5000 qm Größe vorgesehen werden, welches als Regenwasseraufhaltebecken dienen soll.

Auf dem Gelände sind vorzusehen:

ein Rathaus, möglichst in der unmittelbaren Nähe des bestehenden Rathauses. Das Gebäude ist für eine Seelenzahl von rund 300000 Einwohnern vorzusehen, ferner fünf Gemeindeschulen mit je 28 Klassen, möglichst in Form von Doppelschulen, gleichmäßig auf dem Gelände verteilt und endlich

eine höhere Mädchenschule.

Dazu waren gefordert:

a) ein Aufteilungsplan des Gemeindegeländes im Maßstabe 1 : 1000 mit den erforderlichen Querprofilen der Straßen unter Einbeziehung der an das Gelände der Gemeinde angrenzenden Baublöcke, wie im Plan vorgesehen;

b) eine Grundflächenberechnung für die Verwertung des Gemeindegeländes mit Vorschlägen für die Verwertungsarten, die im Erläuterungsbericht näher zu erläutern sind. Als Einheitspreise für diese Berechnung sind zugrunde zu legen:
   a) 350 Mk. für 1 Quadratrute baureifes Bauland (für den Hochbau geschlossene Bauweise);
   b) 13 Mk. für 1 qm Straßenbefestigung;

c) Grundrisse für die einzelnen Typen der entstehenden Bauparzellen im Maßstabe 1 : 200, die die Verteilung der Räume für Erdgeschoß und Obergeschoß erkennen lassen (etwa drei Typen);

d) einen Entwurf für die Ausgestaltung des Hohenzollernplatzes (1 : 500);

e) Erläuterungsbericht.

Von den Entwürfen werden die drei preisgekrönten hier veröffentlicht (siehe Tafel 38 bis 40), die vom Preisgericht folgendermaßen beurteilt worden sind:

Nr. 28 „Rund um die Wiese“ (vgl. Tafel 38): „Der Plan zeichnet sich durch eine klare Anordnung aus; insbesondere ist zu loben die Anlage der Spielwiese, die gleichzeitig benutzt wird, um eine Promenadenverbindung zwischen dem Hohenzollernplatz und der Dorfaue herzustellen, und durch den reizvollen Rathausplatz und die Hereinführung der Graf-Roeder-Allee auf diesen. Zweckmäßig erscheint

auch die Anordnung einer niederen Bebauung am Rande der Spielwiese. Wünschenswert wäre eine breitere Öffnung zwischen der Spielwiese und dem Hohenzollernplatz."

Nr. 16 „Staffelung", und zwar die Variante (vgl. Tafel 39): „Dem Verfasser ist es gelungen, eine zweckmäßig erscheinende Mischung der höheren und niederen Bauklassen herbeizuführen, um damit der Örtlichkeit einen freundlichen Vorortscharakter zu verleihen. Zu loben ist insbesondere der Promenadenzug zwischen dem Hohenzollernplatz und der Lindauer Straße, welcher sehr reizvolle Straßenbilder bietet. Die Aufschließung des tiefen Baublocks zwischen Krankenhaus und Schiller-Promenade ist als geschickt zu bezeichnen. Die künstlerische Lösung des Hohenzollernplatzes verdient besondere Anerkennung."

Nr. 27 „Sonnig und luftig" (vgl. Tafel 40): „Der Verfasser versucht in anerkennenswerter Weise zusammenhängende Promenadenzüge zu schaffen, an welchen er eine flachere Bauweise gruppiert. Die von ihm vorgeschlagene Bauweise ist jedoch in den Einzelheiten nicht immer einwandfrei."

Das Preisgericht hat schon im Januar vergangenen Jahres seines Amtes gewaltet. Es waren 31 Entwürfe für die Aufteilung des Gemeinde- (früher Hafferschen) Geländes zu beurteilen, von denen beim ersten Rundgange 15 und im zweiten noch weitere vier ausgeschieden wurden, so daß zwölf Entwürfe der näheren Prüfung verblieben — ein sehr annehmbares Egebnis! Von diesen kamen dann sieben in die engste Wahl, aus der Nr. 28 „Rund um die Wiese" von Regierungsbaumeister Theodor Bulling in Berlin-Friedenau und Max Israel in Berlin-Wilmersdorf mit dem ersten Preise von 2500 Mk., die Variante von Nr. 16 „Staffelung" von Henry Groß, Architekt in Charlottenburg mit dem zweiten Preise von 1500 Mk. und Nr. 27 „Sonnig und luftig" von den Regierungsbaumeistern Fritz Zollinger (jetzt Stadtbauinspektor) und Alfred Daiber in Neukölln mit dem dritten Preise von 1000 Mk. hervorgingen, während Nr. 14 „Ruhe, Luft und Licht" von Arthur Funcke, Verkehrstechniker und Karl Kegel, Architekt in Berlin-Schöneberg, sowie Nr. 26 mit dem Zeichen der aufgehenden Sonne von Max Taut, Architekt in Berlin zum Ankauf für je 500 Mk. empfohlen wurden. Demnach waren die Entwürfe Nr. 5 „Stadtzentrum" und Nr. 7 „Schulzentrum" schließlich auch noch gefallen.

Wenn jetzt noch auf das Ergebnis zurückgekommen wird, so liegt dies nicht etwa daran, daß es sich um ein Ereignis von besonderer Tragweite gehandelt hätte — die Aufgabe war im Gegenteil eine dem Umfange nach bescheidene und rein örtlicher Natur — die Beziehungen zu Groß-Berlin standen bereits fest. Doch innerhalb dieser Grenzen war die Aufgabe eine auch für ähnliche Zwecke vorbildlich gestellte und gelöste, indem sie vom Bewerber verlangte, daß er sich über die wirtschaftlichen Folgen seiner Bebauungsvorschläge selbst Rechenschaft legte.

Die Aufteilung des rund 47 ha großen Geländes soll sowohl eine städtebaulich einwandfreie Anlage schaffen, als auch der Gemeinde eine möglichst vorteilhafte Verwertung ermöglichen. Die Grundsätze für die Bearbeitung sagten darüber folgendes:

„Es sollen Wohnviertel mit möglichst Drei- und Vierzimmerwohnungen geschaffen werden. Einzimmerwohnungen und solche ohne Bad und Küche sind ausgeschlossen. Die Bauparzellen sind so zu schneiden, daß Quergebäude oder lange Seitenflügel, die besondere Wohnungen enthalten können, nicht errichtet werden können; Fabrikanlagen sind ausgeschlossen. Für die Bebauung gelten die Vorschriften der Baupolizeiverordnung für die Vororte von Berlin vom 30. Januar 1912. Im ganzen Gebiete ist die geschlossene Bauweise vorzusehen, jedoch kann in einzelnen Teilen des Geländes von einer vollen Ausnutzung der Höhe Abstand genommen werden, wenn der entstehende wirtschaftliche Verlust durch anderweitigen Gewinn an geringeren Straßenkosten und geschickte Anordnung von Grünflächen aufgehoben wird. Einige besonders günstig gelegene Baublöcke können auch für offene Bebauung vorgesehen werden.

Von den übrigen Entwürfen haben Nr. 12 „Vorortbebauung", Nr. 13 „Ausfallstraße", Nr. 18 „Reinickendorf-Zentrum", Nr. 23 „Schweizer Viertel", Nr. 24 „Grünflächen" beachtenswerte Grundrißlösungen für die Haustypen beigebracht. Endlich verdient noch der Entwurf Nr. 17 „Auf grünen Wogen", der im zweiten Rundgange ausgeschieden wurde, eine lobende Erwähnung.

Im ganzen kann also die Gemeinde, die eifrig ihre Vereinigung mit der Stadt Berlin anstrebt, weil sie glaubt, neben der Großstadt selbständig nicht mehr bestehen zu können, mit dem Ausgange des Wettbewerbes sehr zufrieden sein. Reinickendorf hat jetzt schon eine erhebliche Zahl von Fabriken und ist seiner ganzen Lage nach zu einer industriellen Entwicklung vorbestimmt. Deshalb wird der Schaffung von Kleinwohnungen und insbesondere auch nach den Vorschlägen einiger Entwürfe von Kleinhausbauten eine besondere Fürsorge zu widmen sein, zumal die dem Erläuterungsbericht beigefügten Berechnungen die wirtschaftliche Möglichkeit einer derartigen Bebauung ergeben haben.

STÄDTEBAU UND DENKMALPFLEGE IN AUGSBURG.

Von Architekt Dr.-Ing. FORMER, Regierungsbaumeister a. D., Königsberg i. Pr.

Der Zauber uralten Lebens liegt heute noch in Augsburgs Mauern. Besonders der Stadtgrundriß (Tafel 41) erzählt uns vieles aus seiner Geschichte. Bauten der Römerstadt, der Augusta Vindelicorum sind zwar nicht mehr vorhanden, die Lage der Römerstadt, ihre Umfassungsmauern, die Hauptstraßen, das Forum usw. können jedoch heute noch festgestellt werden. Die römischen Umgrenzungen folgten einer Linie, die vom Wertachbruckertor ausgehend, in einem Bogen über den Pfannenstiel zum Lueginsland lief, von dort entlang der östlichen Geländeabfall bei St. Stephan über die Sternwarte zum Mauerberg und Im Thäle ging, und von dort weiter über die ehemalige bischöfliche Residenz in ziemlich gerader Richtung zum Wertachbruckertor zurück. Die Hauptstraße folgte wohl



Abb. 1. Aufzulassende Kasernen bei der Ulrichskirche in Augsburg.

dem „Hohen Wege“, das Forum ist wohl auf dem freien Platze neben dem Dom zu suchen. Die Völkerwanderung brachte dann den Verfall und die Zerstörung der auch schon für die damalige Zeit bedeutenden großen Stadt. Die geschichtlichen Einzelheiten dieser Zeit sind heute noch in ziemliches Dunkel gehüllt, jedoch ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die deutsche Bischofsstadt, St. Ulrichs Stadt, gewissermaßen neu gegründet wurde. Diese Stadt nahm nur die südliche Hälfte des Raumes ein, den die römischen Mauern umschlossen hatten. Der südliche Mauerring deckte sich mit den römischen Umfassungsmauern, der nördliche ging über das Frauentor. Die Stadt wuchs schnell, aber bis ungefähr 1150 blieb die Fläche der befestigten Stadt dieselbe. Erst in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts wurden auch andere Teile in den Befestigungsring hineinbezogen, die neuen Befestigungen gingen im Osten über das Barfüßertor, im Süden über das Rote Tor, im Westen über das Gögginger Tor. Die nördlich des Frauentors gelegenen Stadtteile, die nördliche Hälfte der früheren Römerstadt, wurden erst 1320 mit St. Georg, St. Stephan sowie Heilig-Kreuz in den Mauerring einbezogen; ebenso wurde die Jakober Vorstadt in dieser Zeit befestigt. Im Südosten war ferner eine Vorstadt, der sogenannte Wagenhals, entstanden, der aber 1370 wegen der immer wiederkehrenden Kriegs- und Feuersgefahr niedergelegt wurde. Wir haben somit bereits die Stadt in ihrem vollen Umfange, den sie bis zum 19. Jahrhundert im wesentlichen auch beibehalten hat.

Seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts hat nun eine neue Augsburger Stadtentwicklung eingesetzt. Seit 1870 ist die Einwohnerzahl von 67000 Einwohnern auf fast 160000 im Jahre 1914 gewachsen, eine Erscheinung, die zahlreiche städtebauliche Änderungen gebracht hat, die aber auch den Bestand der überlieferten Baudenkmale gelichtet hat; erinnert sei besonders an die alten Wallanlagen mit ihren Befestigungen, die alte Schrannenhalle und andere. Infolge der Entwicklung waren in der Innenstadt verschiedene Straßendurchbrüche nötig, wie die bereits ausgeführten Durchbrüche der Bürgermeister-Fischer-Straße, des Fischergäßchens, sowie ferner der bereits genehmigte Durchbruch des Margarethengäßchens.*) Eine größere Zahl von Straßendurchbrüchen wird noch folgen müssen. Der nächste ist voraussichtlich die Verlängerung der Maximilianstraße nach Süden, an der Ulrichskirche vorbei, um so die alte Heerstraße und die an ihr aufgebauten Stadtviertel organisch mit der Altstadt zu verbinden. Die Veranlassung dazu gibt die demnächst bevorstehende Verlegung der Chevauxleger-Kaserne, durch die größere Gelände in nächster Nähe der Ulrichskirche, besetzt mit teilweise denkwürdigen Bauten, frei werden (Tafel 42a). Es gibt also hier eine Reihe von städtebaulich und denkmalpflegerisch bedeutenden Aufgaben zu lösen.

*) Im Winter 1914/15 wurde der Durchbruch bei St. Margareth betätigt. Der freigelegte Blick (Abb. 3) zeigt, daß an dieser Stelle der gegebene Ort zur Schaffung eines Städtebildes geboten ist. Das neben St. Margareth stehende Häuschen soll noch fallen.



Abb. 3. Blick auf St. Ulrich vom Margarethendurchbruch aus gesehen.

Die romanische Ulrichskirche wurde 1466 bis auf den Chor, in dem während des Umbaues der Gottesdienst abgehalten werden sollte, abgebrochen. Der Neubau war im Jahre 1473 größeren Teils vollendet, da zerstörte ein gewaltiger Sturmwind fast alles wieder. In der uns jetzt überlieferten Form wurde sie dann 1477 vom Meister Burkhard Engelberger aus Hornberg neu begonnen und das Langhaus bis 1499 vollendet. 1500 wurde der Neubau des Chores begonnen und 1506 der Grundstein zu zwei Türmen gelegt, von denen der nördliche 1594 im Renaissancestil vollendet wurde; der Ausbau des südlichen unterblieb. Dem gewaltigen Bau der katholischen Ulrichskirche ist der katholische Pfarrhof und die protestantische St. Ulrichskirche vorgelagert, der erstere vom Jahre 1625, die letztere als gotisches Bauwerk 1497 errichtet, jedoch in der Barockzeit (von 1680—1710) im damaligen Zeitgeschmacke in mustergültiger Weise umgebaut.

Die Ulrichskirche steht an einem der höchsten Plätze Augsburgs (Höhenkote 492) an einer Stelle, an der bereits zu römischen Zeiten ein Tempel des Jupiter stand. Städtebaulich ist mit feinem Gefühl der Turm an die höchste Stelle des Geländes (Kote 493,6) gestellt, und so kommt es, daß die natürlichen Höhenunterschiede zwischen umgebenden Straßen und Kirche bis zu 14 m der stattlichen Höhenwirkung der gesamten Bauanlage und des Turmes zugute kommen.

Eines der reizvollsten, weithin bekannten Architekturbilder gibt uns Tafel 43a, das der Meister Thorwaldsen „ein herrliches Architekturbild voll Reiz und Abwechslung“ genannt hat. Die kleine schlichte Baumasse des katholischen Pfarrhauses ist der reicher gegliederten protestantischen Ulrichskirche vorgelagert, beide zusammen wieder der mächtigen Masse der katholischen Ulrichskirche; der ganze so entstehende amphitheatralische Aufbau wird überragt von dem 93 m hohen Turm. Die gesamte Baugruppe wird durch die verschiedenen Baumassen, sowie besonders noch durch den optischen Maßstab — das Wachsen der einzelnen Architekturglieder — zu gewaltiger Wirkung gesteigert. Noch vor nicht allzulanger Zeit bestand die Absicht, die katholische Ulrichskirche freizulegen, d. h. die vor ihr befindlichen kleinen Bauten des Pfarrhofes und der evangelischen Ulrichskirche, die sie doch erst groß und gewaltig erscheinen lassen, abzureißen, dafür aber den zweiten Turm auch noch auszubauen. Daß ein derartiges rücksichtsloses und unkünstlerisches Verfahren in unserer Zeit nicht mehr möglich ist, ist wohl als selbstverständlich anzunehmen.

Neben diesem hervorragenden Architekturbild finden wir noch verschiedene andere, allerdings weniger bekannte Städtebilder um St. Ulrich herum, alle auf demselben künstlerischen Grundgesetz beruhend, Steigerung vom Kleinen zum Großen und damit Erzielen gewaltiger Wirkungen (Tafel 43b und Tafel 44c und d).

Bei der nun bevorstehenden Auflassung der Kasernen (Textbild 1) und der sich daran anschließenden Überbauung wird es sich erstens darum handeln, die denkmalpflegerisch besonders bemerkenswerten Städtebilder in der überlieferten Form zu erhalten, das ist vor allem der großartige Straßenabschluß der Maximilianstraße, dann Erhaltung der übrigen skizzierten Städtebilder, ferner Erhaltung und Instandsetzung des an der Südseite der Kirche befindlichen, jetzt zur Kaserne gehörigen Kreuzganges mit teilweise reichstukkierten Nebenräumen in allen wichtigen Teilen. Zweitens wird von besonderer Bedeutung sein die Schaffung der neuen Straßenzüge und der an ihnen zu errichtenden Hochbauten, unter besonderer Berücksichtigung neu zu schaffender Städtebilder um den Ulrichsturm herum. Hoffentlich wird die Militärverwaltung für ihren Besitz einen nicht zu hohen Preis verlangen und damit die Möglichkeit des Flachbaues offen lassen; denn bei ausgesprochenem Hochbau ist die Gefahr vorhanden, daß Bauten entstehen, wie am Eserwall bereits einer vor 15 Jahren entstanden ist,



Abb. 2. St. Ulrich gesehen vom Punkt E des Lageplans Tafel 42a.



Abb. 4. Malerischer Blick auf die Wassertürme am Roten Tor.

der infolge seiner brutalen Masse und der diese noch steigernde überreiche Gliederung in empfindlichster Weise das liebliche Architekturbild zerstört. Man stelle sich einmal in Gedanken die Verbauung des Eserwalles mit lauter derartigen Kasten vor, und von dem Städtebilde ist nichts mehr erhalten (vgl. Textbild 2). Die Übertragung einer derartigen Bauweise auf die Grundstücke der ehemaligen Kaserne muß ausgeschlossen sein, besonders auch aus dem Grunde, daß St. Ulrich in höherem Maße als der Dom als das Wahrzeichen Augsburgs gilt.

Als weitere denkmalpflegerische Aufgabe, die mit dem Städtebau zusammenhängt, ist die Erhaltung der alten Wälle nebst ihrer Ausgestaltung zu nennen. Bei der Auflassung der Wälle in den siebenziger Jahren sind die alten Befestigungen zum großen Teil zerstört, die Gräben eingefüllt und dann als Bauplätze verkauft. Trotz dieses Vorgehens ist ein immerhin noch verhältnismäßig großer Teil mit sehr malerischen Blicken erhalten, wie die Teile am Roten Tor, am Vogeltor, am Lueginsland und an der Thommstraße, am Schleifgraben und andere (vgl. Textbild 4). Eine Ausgestaltung der alten Wallanlagen zu Promenaden nach Braunschweiger oder Bremer Vorbild ist zwar nicht mehr möglich, immerhin läßt sich aber durch zielbewußtes Vorgehen eine zusammenhängende Grünanlage schaffen. Hand in Hand mit einer nicht zu hohen Bauweise, durchsetzt von den teilweise noch erhaltenen alten Baumbeständen, lassen sich dann wohl recht erfreuliche Städtebilder gestalten.



Abb. 5. Dom mit Bebauung des Fronhofes (bis 1804).

Städtebaulich und denkmalpflegerisch gleichbedeutend wird die bevorstehende Erweiterung der Augsburger Fuggerei sein, die als erste planmäßig angelegte Armenstadt 1519 von Jakob Fugger gebaut wurde und die heute noch als erstklassiges Vorbild für die Anlage von Kleinwohnungssiedlungen betrachtet werden kann. Hier wird es sich in erster Linie um die Erhaltung der bestehenden Anlage in allen Teilen handeln, dann erscheint es besonders nötig, den Blick von der Ochsengasse auf Rathaus und Perlachturm zu wahren (Tafel 45a); ein neues hohes Torgebäude würde den Blick auf diese hindern. Soweit bekannt, besteht die Absicht, die Fuggerei durch zwölf neue Häuser zu vergrößern. Infolge der hohen Preise, die für die jetzt dem Abbruch verfallenden Gebäude gezahlt sind, soll man vorhaben, die neu zu errichtenden Häuser nicht in der Hausform des dort überlieferten Zweiwohnungshauses, sondern Sechs- oder sogar Neunwohnungshäuser zu bauen. Auf der einen Seite muß das Bestreben der Fuggerschen Stiftungsverwaltung, preiswerte Wohngelegenheiten für kleine Leute zu

beschaffen, hoch anerkannt werden, aber vielleicht läßt sich die Frage der Wohnungsbeschaffung ebenso wirtschaftlich auch unter Beibehaltung des uns überkommenen Haustypus lösen. Mit dem Anschluß an diese Bauweise, jedoch in neuzeitlicher Ausdrucksweise, würde sich wohl ein einheitlicheres Bild schaffen lassen.

Des ferneren gehört zu den auf jeden Fall zu erhaltenden Städtebildern die Jakober Straße mit dem an ihr befindlichen Färberturm, also einem Holzturm, der in früheren Zeiten den Färbern zum Trocknen ihrer Tücher diente (Tafel 45 b). Es sind zwar noch mehrere dieser Färbertürme in Augsburg vorhanden, aber ein derartig bezeichnender, der auf das gesamte Straßenbild so ausgesprochen bestimmend wirkt, ist nicht wieder zu finden. Es sind schon Stimmen (auch in Fachkreisen!) laut geworden, die den Abbruch des Turmes wegen hohen Alters, Einsturz- und Feuersgefahr, sogar wegen Verschandelung des Städtebildes fordern; aber nicht oft genug kann man für die Erhaltung dieses Wahrzeichens alten Augsburger Gewerbefleißes eintreten.

Endlich ist noch eine städtebauliche und denkmalpflegerische Aufgabe zu nennen, die wohl auch demnächst gelöst werden wird. Es handelt sich da um die Ausgestaltung des der Ostfront des Rathauses vorgelagerten Elias-Holl-Platzes (Tafel 2 b und Tafel 46). Einerseits besteht die Absicht, in die Kellerräume des Rathauses, die eben zu Heizzwecken verwandt werden, einen Ratskeller einzubauen, ein Einbau, der immerhin auch Veränderungen der Fassade im Sockelgeschoß hervorrufen wird, andererseits ist man daran, das Verwaltungsgebäude, das als Anbau an das Rathaus gegen Ende des letzten Jahrhunderts errichtet ist, zu erweitern. Eine Ausgestaltung des Elias-Holl-Platzes wird damit Hand in Hand gehen müssen. Früher war der Elias-Holl-Platz mit einer größeren Zahl von Gebäuden überbaut, nächst dem Rathaus stand das ehemalige Stadtgefängnis, die „Lege", das mit einem hohen, freskogeschmückten Giebel zum Rathaus hinüberschaute. Trat man nun in die Rathaushalle, so konnte man von dort aus dieses Gemälde bewundern. Diese Lösung war sicher sehr reizvoll, sie aber etwa zu wiederholen, liegt gar kein Anlaß vor, vor allem aus dem Grunde, weil es sich um ganz andere bauliche Anforderungen handelt. Der Anbau des Verwaltungsgebäudes vor zwei Jahrzehnten ist in der fünf Geschoß hohen Ausgestaltung als Fehler zu bezeichnen, da er gegenüber den acht Geschossen des Rathauses als zu hoch zu bezeichnen ist. Würde man nun vielleicht durch Vorziehen der unteren drei Geschosse einen neuen niedrig gehaltenen Vorbau schaffen, so könnte durch die dann vorhandene Steigerung von 3 : 5 : 8 Geschossen das Rathaus noch mehr zur Geltung gebracht werden, besonders wenn damit noch eine Steigerung des optischen Maßstabes verbunden wäre. Würde man des ferneren vor das Rathaus selbst als Vermittlung zwischen Ratskeller und Elias-Holl-Platz eine offene Halle legen und endlich vor das Ganze ein ruhiges Wasserbecken, so könnte durch die dann entstehende Spiegelung in der Wasserfläche der bereits jetzt gewaltige Eindruck des Rathauses auf das Doppelte gebracht werden. Wir glauben, daß durch derartige Lösungen, die beabsichtigen, unsere Bauwerke in ihrer architektonischen Wirkung zu heben, den Bauten nur genutzt werden kann, auch wenn sie in alter Zeit einmal nicht vorhanden waren.

Zum Schluß sei noch eine städtebaulich und denkmalpflegerisch gleichbedeutende Angelegenheit genannt, die zurzeit allerdings noch nicht im Rollen ist. Es handelt sich um die Überbauung des Fronhofes am Dom (Tafel 2c, Textbild 4 und Tafel 47). Dieser Platz war in früheren Zeiten zum großen Teil überbaut, es standen hier die Johanniskirche von 960, die Dreikönigskapelle von 1357 und noch zwei Kapellen von 1512 und 1513, die in ihrer Gesamtheit, soweit sich aus den überlieferten Bildern übersehen läßt, eine malerische Gruppe bildeten und den Dom in seiner überragenden Größe als Mittelpunkt der gesamten Anlage erscheinen ließen. Diese Bauten wurden 1804 und 1809 abgerissen, und zwar nur zu dem Zweck, um an ihrer Stelle einen Exerzierplatz anzulegen, der dann aber bald wieder weiter nach draußen verlegt wurde. Augsburg war auf diese Weise wieder einmal um einige Baudenkmäler ärmer. Der Platz wurde dann mit „Anlagen" versehen, die in ihrer Zerrissenheit keinen einheitlichen Eindruck aufkommen lassen. Man mag sich ja freuen, inmitten der Stadt einen größeren Grünplatz, eine Lunge zu haben, aber an dieser Stelle, dem Dom vorgelagert, scheint die Grünanlage doch nicht das Richtige zu sein. Auf jeden Fall ist der Platz mit seinen Abmessungen von 230 zu 112 bzw. 75 m viel zu groß. Eine teilweise Überbauung erscheint daher sehr wünschenswert, um so den Platz in mehrere, dafür jedoch übersichtliche Plätze zu zerlegen. Die strichpunktierten Linien geben die Grenze der früheren Bebauung an, für eine heutige Bebauung erscheint dieses auch als das richtige Maß. Der Platz südwestlich des Domes könnte dann als Grünplatz in neuer Aufteilung erhalten bleiben, während mit der Überbauung des Platzes an der Südseite des Domes prächtige Architekturbilder zu schaffen wären. Es soll der Wiederherstellung des alten Zustandes als Kopie natürlich nicht das Wort geredet werden, aber eine Überbauung mit niedrig gehaltenen Gebäuden irgendwelcher Zweckbestimmung, etwa als Gegenstück zu dem nördlich des Domes befindlichen Bauteil mit dem Kreuzgang scheint uns auch hier als das Architekturbild des Domes fördernd.

Man sieht, Aufgaben der Denkmalpflege in Verquickung mit dem Städtebau gibt es genug in Augsburg, wünschen wir, daß sie künstlerisch gelöst werden; und daß dieses der Fall sein wird, ist wohl zu hoffen, da sich innerhalb der letzten Zeit in Augsburg ein gewaltiger Aufschwung in künstlerischen Dingen vollzogen hat.

TAGESEINTEILUNG UND SCHNELLBAHN-VERKEHR IN DEUTSCHEN GROSSTÄDTEN.

Von Dr.-Ing. R. SCHMEITZNER, Regierungs-Baumeister, Probstdeuben.

Im Gegensatz zu anderen Ländern hat sich in Deutschland die geteilte Arbeitszeit in behördlichen und privaten Geschäftsbetrieben behauptet.

Zum großen Teile dürften die Widerstände, die sich einem Systemwechsel entgegenstellen, in der Gewohnheit liegen, doch werden auch tiefere Gründe für die Beibehaltung des jetzigen Zustandes, namentlich von den Volkswirtschaftlern, angeführt. Sie sagen, daß die geteilte Arbeitszeit eine größere Ausnützung der Arbeitskraft des einzelnen ermögliche und daß die immer mehr hervortretende Überlegenheit Deutschlands im wirtschaftlichen Kampfe mit anderen Völkern, namentlich England, zum guten Teile auf die geteilte Arbeitszeit zurückzuführen sei.

Diesem Vorteile steht jedoch gegenüber der Nachteil, daß der Weg von der Behausung nach der Arbeitsstelle und zurück von der bei weiterem größeren Zahl der Angestellten viermal zurückgelegt werden muß, bei der durchgehenden Dienstzeit aber nur zweimal, und daß diese Entfernung zwischen Arbeitsstätte und Wohnung in den deutschen Großstädten immer größer geworden ist und voraussichtlich künftig noch schneller wachsen wird. Ursachen sind die zunehmende „Citybildung", die steigenden Bodenpreise im Stadtinnern, die höher gewordenen Anforderungen an die Wohnungen hinsichtlich Ausstattung und Gesundheitspflege und nicht zuletzt das Bestreben des Städtebauers von heute, möglichst weiträumig zu bauen und das entstehende Häusermeer mit großen Grünanlagen zu durchsetzen, die bewirken, daß die eigentlichen Wohngegenden sich immer mehr vom Mittelpunkt der Stadt entfernen.

Mit den Wegen, die der einzelne nach und von der Arbeitsstätte zurückzulegen hat, wird natürlich auch die darauf zu verwendende Zeit und Arbeitsleistung größer. Beträgt die Zeit nicht mehr als 15—20 Minuten, die in Ruhe zu Fuß zurückgelegt werden können, so hat dies nichts Bedenkliches. Im Gegenteil, diese mäßige tägliche Ausarbeitung wird der Gesundheit nur förderlich sein. Anders aber wird es, wenn der Zeitbedarf eine halbe Stunde und mehr erreicht. Eine zweistündige Mittagspause genügt dann gerade zum Essen, und dabei muß noch alles glatt gehen. Man frühstückt und ißt mit der Uhr in der Hand, hat wenig Genuß vom Familienleben, und anstatt sich in der Arbeitspause auszuruhen, kommt man abgehastet in den Dienst. Ist man genötigt, noch die Elektrische oder den Omnibus zu benutzen, so wird an der Sache nichts besser. Die regelmäßig wiederkehrende Unruhe, den richtigen Wagen zu erreichen, belastet die Nerven mehr, als das oft zweifelhafte Ausruhen während der Fahrt dem Körper zuträglich ist.

Ich glaube, daß die Nationalökonomen diesen Übelstand, der in unseren Großstädten mehr und mehr fühlbar werden muß, noch zu wenig berücksichtigen, wenn sie für die geteilte Arbeitszeit eintreten, daß vielmehr die auf die Arbeitswege entfallende, wirtschaftlich nicht ausgenutzte Zeit, die $^1/_4$ bis $^1/_3$ der täglichen Arbeitszeit beträgt, ein Faktor ist, der beachtet werden muß und daß der doppelte Aufwand an Körper- und Nervenkraft in seiner Bedeutung unterschätzt wird. Man würde aber nicht richtig urteilen, wenn man aus diesen Nachteilen, die das Wohnen im weiträumig bebauten Vororte dem erwerbstätigen Manne bringt, folgerte, daß er darauf verzichten muß. Denn diesen Nachteilen für den Mann stehen Vorteile für die Frau und die Kinder gegenüber, die jedenfalls höher anzuschlagen sind. Ich kann hier aus eigener Erfahrung sprechen; ich glaube nicht, daß mein jetzt zweijähriger Junge so gut gediehen wäre und so prächtige rote Backen hätte, wenn wir in irgend einem Stadtviertel wohnten und er nicht jeden Morgen seinen Wunsch: „Tiebel an! naus!" sofort erfüllt sehen könnte, um dann den ganzen Tag, soweit es die Witterung zuläßt, draußen zu bleiben. Das gleiche gilt für die Frau: das allgemeine Wohl hebt sich, die Nerven beruhigen sich, die Stillfähigkeit wird gefördert. Ebenso hoch aber wie die Vorteile für die Gesundheit möchte ich das erzieherische und sittliche Moment bewerten. Der Mensch verwächst von Jugend an in viel innigerer Weise mit der Natur; die Tiere, insbesondere die Vogelwelt werden ihm vertraut, er lernt die Schätze und die Kraft des Bodens kennen, das Treiben im Frühjahr, die Ernte im Sommer und Herbst und damit den Wert unserer Landwirtschaft, des Gemüse- und Obstbaues. Die Arbeit in der freien Natur, wenn sie sich auch auf einen kleinen Garten beschränken muß, und die Fernhaltung von Eindrücken, wie sie das Großstadtleben mit seiner Hast, Überkultur und Unmoral mit sich bringt, begünstigen die Entwicklung einer frischen, heiteren Weltanschauung. Die erschwerte Möglichkeit zu großstädtischen Zerstreuungen fördert die Harmonie des Familienlebens.

Derartige Erwägungen fordern, daß das Wohnen in weiträumig bebauten Vororten allgemein möglich gemacht werden muß, insbesondere dadurch, daß ein Systemwechsel vorgenommen und die ungetrennte Arbeitszeit eingeführt wird. Heute müssen allerdings die Städte noch damit rechnen, daß die geteilte Arbeitszeit durchaus überwiegt, und es ist daher ihre Aufgabe, die städtischen Verkehrsmittel auf die allergrößte Leistungsfähigkeit zu bringen, um dem einzelnen den täglichen, viermaligen Weg möglichst zu verkürzen und angenehm zu gestalten.

Es scheint mir, als wenn man sich dieser Aufgabe bei uns noch zu wenig bewußt ist. Amerikanische Städte von allerdings größerer Ausdehnung haben mehr geleistet, obgleich dort die durchgehende Arbeitszeit weniger verlangt hätte. Stadtschnellbahnen — ich verstehe darunter Gleisbahnen, die von irgendwelchen anderen Verkehrswegen nicht in Schienenhöhe gekreuzt werden — findet man zurzeit nur in Berlin, Hamburg und Elberfeld-Barmen. In anderen Großstädten ist man über die Erörterung von Plänen nicht hinausgekommen. Dagegen ist man vielfach bemüht gewesen, die Verkehrsunternehmungen in städtischen Besitz zu bekommen, nicht nur aus rein geschäftlichen oder stadtpolitischen Gründen, sondern auch um die Verkehrsbedürfnisse der Großstadtbevölkerung besser be-

friedigen zu können, und ginge es auch auf Kosten der Rente. Auch Omnibuslinien sind von Stadtverwaltungen eingerichtet worden.

Bei der großen Ausdehnung, die unsere Großstädte allmählich erreichen, kann jedoch die gewöhnliche Straßenbahn nicht allenthalben befriedigen. Es ist zwar möglich, die Durchschnittsgeschwindigkeit in den Vororten zu erhöhen, indem man die Bahn aus der Fahrbahn heraus auf einen besonderen Körper verlegt, doch wird damit nicht allzuviel gewonnen, während das langsame Vorwärtskommen in den Straßen der inneren Stadt große Zeitverluste bewirkt. Man kann sagen, daß sobald der täglich viermal in der Straßenbahn zurückzulegende Weg des einzelnen mehr als 6 km, der Zeitbedarf also etwa eine halbe Stunde beträgt, die Straßenbahn für ihn ungeeignet ist. Dieser Fall liegt heute schon nicht nur in Berlin vor, sondern auch in anderen weiträumig bebauten deutschen Großstädten nebst Vororten, z. B. in Leipzig und Dresden. Hier wird der Verkehr nach den Außenvierteln und Vororten zurzeit zum großen Teile von der Staatsbahn bewältigt. Daß dieser Zustand auf die Dauer nicht haltbar ist, ist jedoch klar. Denn die Einbeziehung des Vorortverkehrs in die Fernbahnhöfe bewirkt hier eine recht unwillkommene Belastung der Bahnhofsanlagen und bringt Erschwernisse für den Fern- und Frachtverkehr, der ja in erster Linie Aufgabe der Eisenbahn ist. Zudem hat die Staatsbahnverwaltung in Preußen und Sachsen erkannt, daß die Erledigung des Großstadt- und Vorortverkehrs mit den Betriebsmitteln der Staatsbahn kein glänzendes Geschäft ist, und sie überläßt ihn daher lieber städtischen oder Privatunternehmungen.

Während in dieser Richtung in Großberlin, wo im Westen die Schnellbahnen schon recht dicht liegen, viel geleistet wurde, ist anderswo noch wenig geschehen. Daß bei der Aufstellung von Bebauungsplänen unbedingt auf die nötigen Schnellbahnverbindungen Rücksicht genommen werden muß, ist selbstverständlich, aber nicht immer geschehen. Namhafte Städtebauer haben wiederholt darauf hingewiesen und Richtlinien gegeben. Verkehrsingenieure, die sich mit der Abwicklung des Verkehrs theoretisch beschäftigt haben, haben eingehend die Notwendigkeit und die zweckmäßige Anlage solcher Bahnen erörtert. Weitsichtige Tiefbaudezernenten haben bei der Anlage von großen Sammelkanälen auf künftige Unterpflasterbahnen Rücksicht genommen.

An den Bau jedoch denkt man heute meist noch nicht. Die Gründe sind verschieden. Der eine scheut die Kosten und hat dabei nur das Berliner Vorbild im Auge, wo der besonders starke Verkehr auch größere Anlagekosten gestattet, ja sogar einen gewissen Luxus, der namentlich bei der Wilmersdorfer Bahn auffällt. Vielfach unterschätzt man das Verkehrsbedürfnis und würdigt zu wenig die eben erörterten, mit den zeitraubenden Wegen von und zur Arbeitsstätte verbundenen Nachteile. Ein für die Stadtvertretungen häufig maßgebender Grund ist der, daß bis in die Vororte geführte Schnellbahnen die Abwanderung gerade der guten Steuerzahler verursachen und deshalb nicht im Interesse der Stadt liegen. Bestehende Konzessionen an Straßenbahngesellschaften können auch im Wege stehen. Und so ließe sich noch manches andere anführen, nicht zuletzt das, daß die Möglichkeiten aus Bequemlichkeit, Mangel an Selbstvertrauen oder Unkenntnis nicht oder in ungenügender Weise erwogen und deshalb nicht verwirklicht werden.

Es lassen sich aber sehr wohl Schnellbahnen billiger herstellen, als es in Berlin und seinen Vororten im allgemeinen geschehen ist. Im folgenden sollen einige Möglichkeiten kurz erörtert werden.

Die teuerste Art der Schnellbahn ist die Untergrundbahn, sowohl die eigentliche Untergrundbahn nach amerikanischem Vorbilde in einer Tiefe von 20 m und mehr unter der Straßenoberfläche, wie auch die Berliner Unterpflasterbahn. Im ersteren Falle bedingen der tunnelmäßige Bauvorgang und die kostspieligen Zugänge zu den Haltestellen, im letzteren die erforderlichen Umbauten der Kanalisation und der anderen Rohrleitungen erhebliche Kosten, die mit der Stärke des zu erwartenden Verkehres meist nicht im Verhältnis stehen dürften. Von Untergrundbahnen wird man daher im allgemeinen wohl absehen; nur im innersten Kern der Großstädte wird man sich dazu entschließen müssen, weil eine andere Möglichkeit, durchzukommen, fehlt.

Es sei aber hierbei noch auf eine Möglichkeit hingewiesen, die z. B. in Leipzig besteht. Anläßlich der Hochflutregelung im Westen Leipzigs werden eine Anzahl Wasserläufe trocken gelegt und dann zugefüllt. Es dürfte der Erwägung wert sein, ob nicht die trocken gelegten Rinnen Unterpflasterbahnen aufnehmen können. Denn eine solche Verwendung bietet mancherlei Vorteile; es ist keine Ausschachtung nötig, Grundwasserandrang beim Bau ist nicht zu erwarten, und von Leitungen irgendwelcher Art wird man auch nicht gehindert.

Bei der Aufschließung von Vorortgelände ist in Dahlem bei Berlin als Vorläufer der Untergrundbahn die Einschnittbahn gewählt worden. Hierbei bedarf es zur Herstellung des Bahnkörpers im allgemeinen keiner Kunstausbauten mit Ausnahme der Brücken an den zu unterkreuzenden Straßen und der Stützmauern an den Haltestellen wegen des hier breiteren Bahnkörpers. Die Herstellung im Erdeinschnitt erfordert aber wesentlich mehr Gelände, z. B. bei einer Tieflage von 4 m der Schienenoberkante unter Straßenhöhe und bei der verhältnismäßig steilen Böschung in 1 : 1 etwa $2 \cdot 4{,}5 = 9$ m oder 9 qm für 1 fm Bahnstrecke mehr. Dieser Mehrbedarf wird aber wegen der im Außenbezirke verringerten Grundstückspreise weniger ins Gewicht fallen, als die Ersparnis an Kosten für Betonarbeiten und dergleichen. Auch lassen sich die oben erwähnten Stützmauern an den Haltestellen dadurch verbilligen, daß die Bahn hier — wenn nicht gerade Brücken in der Nähe sind — etwas angehoben wird, so daß die Mauern niedriger werden. Hiermit ist ein betrieblicher Vorteil verbunden, indem in natürlicher Weise die Fahrt hinter der Haltestelle beschleunigt und vor der Haltestelle verzögert wird.

Eine solche Einschnittbahn ist aber nicht nur in finanzieller Hinsicht vorteilhaft. Die zu beiden Seiten der Gleise liegenden grünen Böschungen bilden eine willkommene Bereicherung der kommunalen Grünanlagen und dürften im Verein mit den erforderlichen Brücken dem Städtebauer die Schaffung wirkungsvoller Ortsbilder erleichtern, so daß man es fast bedauern möchte, wenn einmal später an Stelle der Einschnittbahn die Unterpflasterbahn treten sollte. Allerdings möchten dann die Böschungen durch Bepflanzen mit Bäumen und Sträuchern belebt werden und zu lange, gerade Strecken, weil eintönig wirkend, vermieden werden. Auch in betrieblicher Hinsicht sind Vorzüge da, erstens gegenüber der Untergrundbahn, weil der Betrieb bei Tageslicht

stattfindet, und zweitens gegenüber der Hochbahn, weil die Gefahr des Absturzes nicht vorhanden ist.

Ob die Einschnittbahn oder die im folgenden erörterte Dammbahn zu wählen ist, wird in der Hauptsache davon abhängen, ob man für die im Einschnitte zu gewinnenden Erdmassen eine geeignete Verwendung hat. Ist dies der Fall, z. B. zur Aufschüttung und baulichen Erschließung von tief liegendem Gelände, oder sind die gewonnenen Massen an sich wertvoll als Kies oder guter Mauer- oder Formsand, so wird man der Einschnittbahn wohl den Vorzug geben.

Liegen Verhältnisse, wie vorstehend erörtert, nicht vor, so wird im allgemeinen nur die Hochbahn übrig bleiben. Die Bahn in Erdhöhe zu führen, was natürlich das allerbilligste wäre, wird nur in seltenen Fällen auf kürzere Strecken möglich sein, da die Kreuzungen von Straßen, die man der Schnellbahn zuliebe nicht heben oder einsenken kann, dies unmöglich machen. Unter Ausnutzung der Höhenverhältnisse in unregelmäßigem Gelände oder am Übergang von einer Hochbahnstrecke zur Untergrundbahn wird es aber mitunter möglich sein.

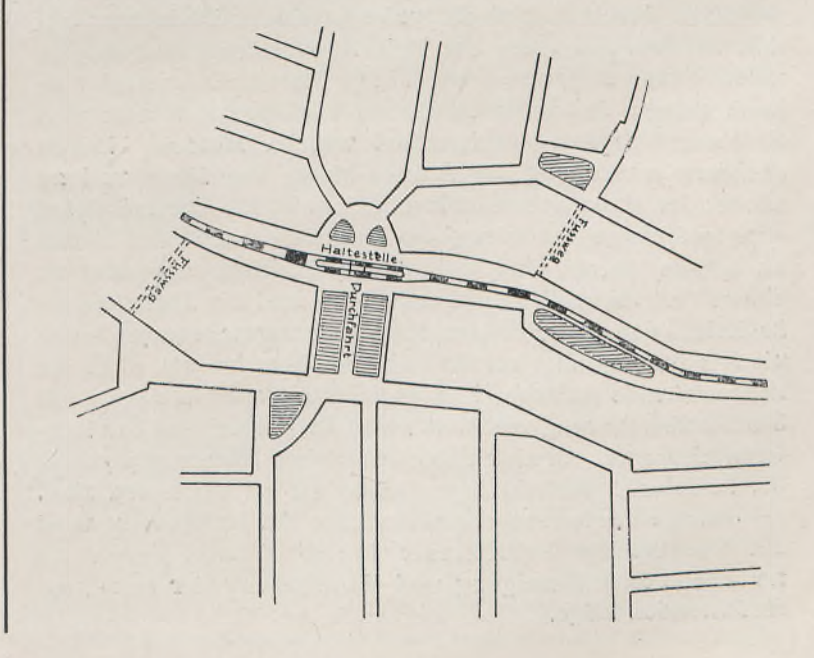
Eine Hochbahn nach Berliner Vorbilde auf einem eisernen Unterbau und unter Verzicht auf eine zinsentragende Ausnutzung des Raumes unter den Gleisen wird in anderen deutschen Großstädten aus wirtschaftlichen Gründen auf längere Strecken nicht durchführbar sein, da, die geringere Verkehrsgröße keine angemessene Verzinsung bringen würde. Wo es aber doch möglich ist, dann möchte angestrebt werden, den Eisenunterbau durch einen solchen aus Eisenbeton zu ersetzen, was bei dem heutigen Stande der Eisenbetontechnik wohl nicht mehr bedenklich ist. Es wird dadurch die Lärmbelästigung ganz wesentlich vermindert, die man als einen Hauptnachteil der Hochbahn betrachten muß.

Wenn man sich dazu entschließt, den Raum unter den Gleisen in einer zinsentragenden Weise auszunutzen, so wird man erst recht von einer reinen Eisenkonstruktion absehen und sich für einen massiven Unterbau entscheiden. Ein solcher kann aus Mauerwerk, Beton oder Eisenbeton bestehen. In Eisenbeton läßt sich der Unterbau für eine zweigleisige Hochbahn nach Berliner Vorbild bei einfacher Ausführung für etwa 300 Mk. das Meter herstellen; hierzu treten dann noch die Kosten für den Ausbau der gewonnenen Räume, die natürlich je nach deren Verwendung verschieden sind. Hierfür bieten sich zahlreiche Möglichkeiten: Kaufläden der verschiedensten Art, Lagerräume, kleinere gewerbliche Betriebe, wie Tischlereien, Schlossereien usw., Schankwirtschaften, Mangelstuben; oder öffentliche Einrichtungen wie Volksbäder, Speiseanstalten, Milchstuben, Wärmehallen, Bedürfnisanstalten. Rechnet man für die Herstellung der Seitenwände und des Fußbodens nochmals 150—200 Mk. das Meter, so daß man insgesamt auf etwa 500 Mk. kommt für 1 lfm. vermietbaren Raum, so erkennt man, daß eine Verzinsung des für den Unterbau aufzuwendenden Anlagekapitales sehr wohl möglich ist. Es bleiben dann an Herstellungskosten für die Schnellbahn im wesentlichen nur die Kosten der Gleisanlage nebst Bettung und der Stromzuführungsanlage übrig, die sich von denen einer elektrischen Straßenbahn nicht allzusehr unterscheiden werden; ferner die Zuschlagskosten für die Haltestellen. Bei letzteren kann aber wiederum durch Einbau geeigneter Mieträume für Wirtschaften, Zigarren- und Zeitungsstände und dergleichen für eine Rente gesorgt werden. Nur die für Straßenüberführungen nötigen Bauwerke irgendwie zinsbringend zu verwerten, ist natürlicherweise ausgeschlossen. Möglich, aber nicht gerade erwünscht ist höchstens die Ausnutzung der Wandflächen für Reklamezwecke.

Es kann der Fall eintreten, daß die Unterbringung von Mieträumen unter den Gleisen nicht erwünscht ist, sei es, weil die Hausbesitzer in der Nähe den unwillkommenen Wettbewerb bekämpfen, sei es, weil die Art der Bauweise sie als nicht angebracht erscheinen läßt, sei es, weil die durchquerte Gegend die Erzielung eines angemessenen Mietertrages unwahrscheinlich macht. In diesen Fällen wird man entweder den Raum unter den Gleisen als öffentlichen Weg offen lassen, oder aber man wird, was meistens billiger ist, die Bahn auf einer Erdschüttung zwischen Stützmauern führen. Dieser Weg bietet Vorteile, wenn die Hochbahn gleichzeitig mit einer großzügigen baulichen Erschließung kommt. Es ist dann möglich, die bei der Ausschachtung für die Wohngebäude gewonnenen Erdmassen zur Schüttung zu verwenden und die meist hohen Abfuhrkosten zu sparen. Billiger als Stützmauern in Bruchsteinen oder Beton sind schwache Eisenbetonstützmauern, die in geeigneten Abständen durch zugfeste Querwände oder Rippen verankert sind.

Eine solche Ausführung ist dann nötig, wenn der Höhenunterschied zwischen Schienenoberkante und Straßenkrone durch irgendwelche Umstände verringert wird, so daß der Raum unter den Gleisen nicht mehr ausnutzbar ist.

In finanzieller Hinsicht ist es ein Nachteil, daß durch eine inmitten der Straße liegende Hochbahn höhere Straßenbaukosten (größere Fahrbahnfläche, doppelte Bordkanten, eventuell auch doppelte Schleusen) entstehen. Der Nachteil wird jedoch nur da empfunden werden, wo man keine breite Ausfallstraße mit doppeltem Fahrdamm zur Verfügung hat, sondern sich in bestehende einfache Straßen hineinzwängen muß, sei es, daß sie bereits ausgebaut sind und nun umgebaut werden müssen, sei es, daß sie zwar noch nicht ausgebaut, aber im Bebauungsplane festgestellt sind. In beiden Fällen wird es nicht möglich sein, die höheren Straßenbaukosten von den Anliegern zu erhalten, sondern sie werden dem Bahnunternehmen zur Last fallen. — In verkehrstechnischer Hinsicht dagegen ist die Teilung der Straße eher ein Vorteil.



Als unterste Straßenbreitengrenze für die Aufnahme einer Hochbahn darf man 20 m annehmen. Es entfallen dann auf die beiden Fahrbahnen je 5 m, die beiden Bürgersteige je 2 m, auf je einen schmalen Steig entlang des Bahnkörpers (sogenannte Schrammkante) je 0,5 m, der Rest von 5 m auf den Bahnkörper, der oben durch Auskragungen auf das erforderliche Maß zu verbreitern ist. In den meisten Fällen werden aber 20 m nicht genügen, vielmehr wird die Größe des Straßenverkehrs und der sonstige Charakter der Straße größere Breiten verlangen.

Es ist allerdings auch möglich, die Hochbahn unsymmetrisch in der einteiligen Straße über dem einen, besonders breit anzulegenden Bürgersteige zu führen, wobei es aber dann nötig wird, zwischen dem Bahnkörper und der nächsten Häuserreihe einen Vorgarten einzulegen. Der Abstand der Baufluchten läßt sich bei dieser Ausführung auch nicht unter 20 m herabsetzen; eine Verminderung der Straßenbaukosten gegenüber der zweiteiligen Anordnung tritt aber ohne Zweifel ein; demgegenüber steht aber die sichere Entwertung der Wohnungen in der der Bahn zu nächstliegenden Häuserreihe.

Bietet sich keine Möglichkeit, bestehende Straßen zur Führung der Hochbahn zu benutzen, so ist noch die weiter unten erörterte Möglichkeit, die Bahn durch die Grundstücke zu führen, zu erwägen.

Ein Nachteil der Hochbahn ist es ferner, daß durch sie ein Teil der Straßenfläche verdunkelt wird, bei geringer Straßenbreite auch die Wohnungen in den Erdgeschossen, und diese so eine Entwertung erleiden. Diesem Übelstande kann abgeholfen werden, wenn die Bahn in einer geringeren Höhe, als zur Überkreuzung der Straßen nötig, geführt wird und nur an den Kreuzungen angehoben wird. Eine solche Anordnung, die zwar die Ausnutzung des Raumes unter den Gleisen meist nicht zuläßt, aber im übrigen eine Reihe sehr wesentlicher Vorteile bietet, setzt voraus, daß der Bebauungsplan für die von der Bahn durchquerte Gegend vollkommen daraufzugeschnitten wird, und zwar in folgender Weise: die Baublöcke sind mit ihrer Längsseite der Bahn parallel zu legen, so daß ihre Länge abzüglich der Straßenbreite an den schmalen Seiten der zweckmäßigen Haltestellenentfernung (600—800 m) entspricht. Erscheint eine solche Blocklänge zu groß, dann kann er noch einmal in der Mitte durch eine Straße untergeordneter Bedeutung geteilt werden, die unter der Bahn hindurch als Fußgängerunterführung fortgesetzt wird. Die Haltestellen werden so hoch gelegt, daß unter ihnen die Verkehrsstraßen an den Blockschmalseiten durchgeführt werden können. Durch geeignete Anordnung der Blöcke hinter den längs und zu nächst der Bahn liegenden Bauflächen ist für eine möglichst strahlenförmige Verteilung des Verkehrs nach allen Seiten zu sorgen derart, daß sich dieser Unterführungspunkt zu einem Verkehrsmittelpunkt auswächst und die Schnellbahnhaltestelle von allen Punkten des auf sie angewiesenen Wohnviertels in möglichst kurzer Zeit erreichbar ist (vgl. z. B. die nebenstehende Skizze). Die Verbindung von Haltestelle mit Straßenüberführung verteuert zwar die Herstellung der letzteren, dafür werden aber unter den Gleisen Ränme gewonnen, die in solcher Verkehrslage sicher gut zu vermieten sind.

Infolge der herausgehobenen Lage der Haltestellen wird ein wesentlicher betrieblicher Vorteil erzeugt durch die natürliche Beschleunigung und Verzögerung der aus- und einfahrenden Züge.

Eine solche Anordnung erlaubt dann große Ersparnisse bei den Anlagekosten, wenn die tiefer liegenden Mittelstrecken mit Erdböschungen hergestellt werden können und Stützmauern nur bei den Rampen und Haltestellen nötig werden. Der Bedarf an Gelände ist dabei allerdings größer, so daß es im wesentlichen auf ein Rechenexempel hinauskommt, ob Stützmauer oder Böschung zu wählen ist. Für letztere spricht auch ein ästhetisches Moment; denn die grünen Böschungen werden sicherlich erfreulicher wirken als Mauern, wenn sie, wie schon bei der Einschnittbahn gesagt, bepflanzt werden und lange, langweilige gerade Strecken vermieden werden.

Wie tief man auf den Mittelstrecken die Gleise senken kann, wird von der Entfernung der Haltestellen untereinander abhängen und im Zusammenhang damit von betriebstechnischen Erwägungen, bei denen das für die Rampen zu wählende Gefällsverhältnis, die zu erreichende Geschwindigkeit, die Betriebsart, Zusammensetzung und Länge der Züge zu bedenken sind.

Nachdem ich oben die Einschnittbahn mit grünen Böschungen und angehobenen Haltestellen als das in erster Linie anzustrebende bezeichnet habe, halte ich die vorstehend beschriebene Hochbahnausführung mit grüngeböschten Mittelstrecken in halber bis dreiviertel Höhe und gehobenen Haltestellen an den Straßenüberführungen für das Nächstbeste.

In Fällen, wo es sich um vollständig neu zu erschließendes Gelände handelt, ist es möglich, die letztgenannte Anordnung noch weiter zu verbilligen durch folgende Abänderung: Die tiefliegenden Mittelstrecken liegen in Straßenhöhe. Die Baukosten hierfür werden also nur durch die wahrscheinlich nötige Einfriedigung die einer gewöhnlichen Straßenbahn übersteigen. Die mit den Straßenüberführungen verbundenen Haltestellen liegen in halber Höhe. Die andere Hälfte des erforderlichen Höhenunterschiedes wird durch Einsenkung der Straße gewonnen, wobei ein Massenausgleich bei der Erdbewegung meist erreichbar sein dürfte.

Die vorstehenden Ausführungen setzten voraus, daß die Schnellbahn durch öffentliche Straßen hindurchgeführt wird. Es ist natürlich auch möglich, sie in die Grundstücke zu legen, etwa so, daß die Bahnachse mit der längeren Mittellinie der rechteckigen Baublöcke zusammenfällt. Andere Lagen werden sich mitunter wohl auch nicht vermeiden lassen, sind aber von vornherein unvorteilhaft wegen der dann dichteren Lage der Straßenüberführungen.

Eine Untergrund- oder Einschnittbahn mit solcher Führung bietet den Vorteil, daß sie keine Querleitungen in der Straße störend beeinflußt; eine ebenso liegende Hochbahn gestattet die Ausnutzung des Raumes unter den Gleisen für die Zwecke des Grundstücksbesitzer zu wirtschaftlichen oder gewerblichen Zwecken und ersetzt die sonst vielleicht erforderlichen Nebengebäude.

Eine solche Anordnung ist jedoch nicht immer zu empfehlen. Innerhalb des besiedelten Gebietes wird sie wegen der meist unregelmäßigen Grundstücksgrenzen kaum durchführbar sein; aber auch im Neulande kann eine solche Linienführung zuweilen mehr Schwierigkeiten machen als innerhalb der Straße. Dann ist bei dichter besiedelten Gebieten von Bedeutung, daß Schlafzimmer und Küchenaustritte an der Rückseite der Häuser liegen, so daß die bis spät in

die Nacht verkehrenden Schnellbahnzüge die Ruhe der Bewohner stören, während andererseits der Anblick der Rückfronten namentlich in den Vormittagsstunden für die Reisenden nicht immer erfreulich ist.

Dagegen wird in weiträumig zu bebauendem Gelände die Führung zwischen den Grundstücken derartigen Bedenken nicht begegnen und in finanzieller Hinsicht sogar vorzuziehen sein.

Insbesondere in solchem Vorortgelände, das für billige Kleinwohnungen bestimmt ist, und wo es daher nötig ist, die Kosten des Straßenbaus nach Möglichkeit zu verringern, während andererseits infolge sehr großer Entfernung von den Arbeitsstätten das Bedürfnis nach einer Schnellbahn vorhanden ist, wird die Lage innerhalb der Blöcke zu erwägen sein. Man wird dann eine möglichst langgestreckte Gestalt der Blöcke anstreben, um die Schienenoberkante zwischen der Straßenüberführung möglichst in Geländehöhe legen zu können. Ab und zu sind dann Fußgängerüberbrückungen, die aber nicht teuer sind, vorzusehen. Es ist dann nicht nötig, die Breiten der Straßen über das in solchen Wohnvierteln übliche geringe Maß zu vergrößern, man spart jedenfalls die sonst entlang der Bahn nötigen Bordkanten und Rinnen.

Schließlich noch einiges über die Schwebebahn.

Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Betriebes dürften heute überwunden sein. Bedenken in ästhetischer Hinsicht wird man ebenfalls durch eine ansprechende Konstruktion beseitigen können. Und was im allgemeinen die Inanspruchnahme des Luftraumes über der Straße anlangt, so sei nur an die sicherlich auch nicht schönen Netze der Straßenbahnoberleitung erinnert, an die man sich auch gewöhnt hat. Der Verkehr fordert eben auch seine Rechte. Jedenfalls hat die Schwebebahn vor anderen Schnellbahnen den Vorzug, daß man leichter entgegenstehende Hindernisse überwinden kann, und daß man mit weniger Raum auskommt. Ob sie ihnen an Leistungsfähigkeit gleichkommt, ist mir zweifelhaft. In finanzieller Hinsicht steht sie günstiger da als die Hochbahn auf eisernem oder gemauertem Unterbau und als die Unterpflasterbahn.

Zusammenfassend bemerke ich: Um Schnellbahnen nach den Vororten unserer Großstädte möglich zu machen, ist es nötig, von vornherein bei der Aufstellung der Bebauungspläne darauf Rücksicht zu nehmen, damit zunächst für den Erwerb des Areals möglichst wenig oder gar keine Kosten entstehen, und damit zweitens durch eine zweckmäßige Linienführung und durch geeignete Gruppierung der Baublöcke zur Bahn deren Benutzung erleichtert und ihre Einträglichkeit dadurch gefördert wird. Der Städtebauer muß also auch Verkehrstechniker sein oder einem solchen bei der Bearbeitung der Pläne ein entscheidendes Wort mitreden lassen. Sollen Untergrundbahnen zur Ausführung kommen, so ist die Entwässerung des durchfahrenen Gebietes und des Bahnkörpers selbst eine wichtige Vorfrage; denn Kreuzungen der Bahn mit Abwasserkanälen von weniger als 5,50 m Tiefenlage müssen vermieden werden. Auch ist eine Absenkung des Grundwassers auf natürlichem Wege vor Baubeginn anzustreben, am besten durch vorherigen Bau eines tiefliegenden Sammelkanals entlang der Schnellbahn. In solchen Fällen wird also der Bebauungsplan stark von rein tiefbautechnischen Erwägungen beeinflußt werden. — Ist nun alles in genügender Weise vorbereitet, und glaubt man den Augenblick gekommen, um den Bau zu beginnen, dann wird man sich noch fragen müssen: Wie kann man durch Nebenerträge (Vermieten von geeigneten Räumen oder von Flächen für die Reklame) die laufenden Einnahmen heben oder durch Garantien sichern, wie kann man durch Heranziehung der Interessenten (Beiträge à fonds perdu, Bauabgaben) und durch geschickte Bauführung (Verkauf des gewonnenen, unentgeltlichen Erwerb des erforderlichen Bodens) die Anlagekosten herabmindern. Sollte dann trotz aller Vorsicht die Rente der Bahn doch noch zu wünschen übriglassen, dann müssen die durch die Bahn geschaffenen sonstigen materiellen und ideellen Werte der Stadtverwaltung ein Ersatz dafür sein, die materiellen, z. B. die gesteigerte Bodenrente, weil sie Einnahmen an anderer Stelle schaffen, die ideellen, wie z. B. der durch die gebesserten Verkehrsverhältnisse gehobene Charakter der Stadt, die verbesserte Möglichkeit der Ausdehnung infolge der gesteigerten Besiedlungsfähigkeit der Vororte und die dadurch wieder für viele Bewohner entstandene Annehmlichkeit, gesund und nicht zu teuer zu wohnen, ohne unverhältnismäßig viel Zeit für den täglichen Weg aufwenden zu müssen. Die Städte sind daran gewöhnt, zur Hebung ihrer äußeren Erscheinung, des Stadtbildes, unverzinsliche Ausgaben zu machen, und für das Wohl der Einwohner Anlagen zu schaffen die laufende Ausgaben erfordern. Der Bau von Stadtschnellbahnen darf getrost auch einmal von dieser Seite betrachtet werden.

DIE BREITE DER FAHRDÄMME IN WOHNSTRASSEN.

Von CORNELIUS GURLITT, Dresden.

Wenn auch mit wenig Erfolg, so doch mit ungemindertem Eifer habe ich mich, wie vor mir auch schon Th. Goecke, seit langer Zeit gegen die unmäßig breiten Pflasterflächen auf unseren städtischen Straßen ausgesprochen, indem ich den Grundsatz verteidigte: Der Verkehrsweg für Fuhrwerke soll so schmal gestaltet werden, als die Verhältnisse es gestatten; es soll aber dafür Sorge getragen werden, daß er ohne Kosten an Land verbreitert werden kann, wenn sich hierzu ein Bedürfnis zeigt. Wie viel Land wird in unseren großstädtischen Vororten, in das Freiland erschließenden Straßen bepflastert, ohne daß hierfür auf Jahrzehnte hinaus ein ernstliches Bedürfnis entsteht.

Es war mir daher eine Freude, in einem Amerikaner einen Bundesgenossen zu finden. Der „Consulting Ingeneer" S. Whinery veröffentlicht in der New Yorker Zeitschrift „The American City" (August 1912) einen Aufsatz, „Width of paved roadways in City streets", aus dem einige Teile hier in Übersetzung folgen sollen.

Auf den belebten Geschäftsstraßen, so sagt er, wird gewöhnlich ein Fahrweg gebraucht, so breit, wie er nur geschaffen werden kann, dagegen wird auf vielen dem örtlichen Verkehr dienenden Wohnstraßen nur ein Fahrweg nötig, der wenig breiter ist als er für zwei Wagen. Zwischen diesen beiden äußersten Annahmen sind sehr verschiedenartige Bedingungen möglich. In anderen Gebieten der Ingenieurarbeit wird jede Anlage mit Beziehung auf ihre Bedürfnisse und Zwecke entworfen. Derjenige Ingenieur, der einen 3 m breiten Abzugskanal bauen würde, wo die Hälfte der Größe allen Anforderungen entspräche, würde als Pfuscher oder Verschwender gelten. Nicht anders ist ein solcher zu beurteilen, der einen Fahrweg 15 m breit pflastert, wo eine Breite von 7 m reichlich genügen würde. Whinery findet es seltsam, daß weder die Stadtbeamten noch die Öffentlichkeit diese Anschauung teilen. Irgend eine Regel sei aufgestellt worden, daß $^3/_5$ der Gesamtbreite jeder Straße als Fahrweg und die bleibenden $^2/_5$ als Fußweg ausgebildet werden sollten; und diese Regel werde blind auf Straßen von aller Art Breite und Bestimmung angewendet. Und doch seien breite, gepflasterte Fahrwege in vielen Fällen nicht nur unentschuldbar zwecklos, sondern sogar eine Beeinträchtigung für das anstoßende Besitztum. Es gibt Hunderte von Wohn- und Vorstadtstraßen, in denen ein gepflasterter Fahrweg von 5,5 m völlig ausreicht und bei denen das auf einen weiteren Fahrweg verwendete Geld verschwendet ist. Wenn im Wohnbezirk einer Großstadt, also in einem solchen, in dem die Häuser Vorgärten haben, eine in der gewöhnlichen Breite von 18 m angelegte Straße nur dem örtlichen Verkehr dient, so müßte nach jener Regel der Fahrweg etwa 11 m breit gepflastert werden. Das sind Annahmen, die nicht nur auf Amerika zutreffen, sondern genau ebenso auf die meisten deutschen Anlagen. Whinery aber fragt sich, wie die praktischen Ergebnisse sich gestalten würden, wenn die Breite des Fahrwegs so auf die Hälfte herabgesetzt würde? Und darauf antwortet er etwa in folgender Weise:

1. Der engere Fahrweg würde dazu ausreichen, daß zwei Fahrzeuge mit völliger Sicherheit und Zwanglosigkeit aneinander vorbeifahren können. Gewöhnliche einspännige Fahrzeuge könnten leicht in der Straße umwenden. Solche Fahrzeuge, die es nicht können, brauchen nur um den Block herumzufahren, wenn es nötig ist. Aber wenn die Rundung an den Ecken der Straßenkreuzungen mit einem Radius von 4,2 m angesetzt werden, würde in jeder Kreuzung, selbst bei Querstraßen von nur 5,5 m Breite, ein Kreis von über 10,5 m Durchmesser entstehen, in dem jedes gewöhnliche Doppelgespann leicht wenden könne. Gefährte, auch Kohlenwagen, die nahe dem Fußsteig stehen, würden reichlich Platz lassen, daß andere Gefährte vorüberfahren könnten. Der 5,5 m breite Fahrweg genügt also für all die Erfordernisse des Verkehrs einer solchen Straße.

2. Die Kosten für Pflaster würden fast auf die Hälfte verringert werden. Whinery berechnet die Kosten: Wenn die Straße 1 km lang ist und das Quadratmeter Pflaster — ich setze deutsche Preise statt der amerikanischen ein — 12 Mk. kostet, so würden die Anlagekosten bei einer Straße von 11 m Breite betragen $(1000 \times 11 \times 12) = 132000$ Mk., bei 5,5 m die Hälfte. Es würden also 66000 Mk. gespart. Wenn die Kosten, sagt er weiter, mit Ausschluß der Kreuzungen den Anliegern auferlegt würden, so würde die Ersparnis für jeden Eigentümer eines Grundstücks von 15 m sich berechnen mit $(15 \times 2{,}75 \times 12) = 495$ Mk.

3. Die Kosten für Reinigen, Sprengen usw. würden auf die Hälfte gebracht werden. Die Erhaltung des Pflasters würde sich verringern, wenn auch nicht in so hohem Grade. Es würde nur die Hälfte von Staub angesammelt werden, den jeder Windstoß aufwirbelt und in die Häuser trägt.

4. Der Raum an jeder Seite zwischen der Bordkante und den Grundstücksgrenzen würde von 3,5 m auf 6,25 m vergrößert und zur Verschönerung der Straße durch Baumpflanzungen und Grünstreifen verwendet werden können. Auch könnten damit die Vorgärten der anstoßenden Grundstücke um 2,75 m verbreitert werden. In Amerika fehlen bekanntlich vielfach die Gartenzäune, die bei uns die Grundstücke von den Straßen abtrennen. Es fällt also der Grünstreifen der äußeren Erscheinung nach dem Vorgarten zu, wenn er gleich rechtlich im Besitz der Gemeinde bleibt. Der Anblick einer meist schmutzigen, gepflasterten Straße trägt nach Whinery nicht zur Schönheit ihres Bildes bei.

5. Die größere Breite zwischen Bordkante und Grundstücksgrenze gestattet, daß außerhalb des genügend breiten Fußwegs die Kanalleitung, die Wasser- und Gasrohre und die elektrischen Leitungen unter diese Grünstreifen statt unter die gepflasterte Straße gelegt werden. Das würde zwar die Anwendung zweier Linien dieser unterirdischen Anlagen längs der Straße erfordern, aber die Größe und Aufnahmefähigkeit jeder einzelnen Linie würde eine Beschränkung erfahren können. Die Kosten würden nicht unnütz vermehrt werden, da die Länge und die Kosten der Verbindungen der Abzugskanäle der einzelnen Häuser verringert würden. Die Pflasterfläche braucht dann nicht mehr aufgerissen und somit auch der Verkehr bei Anlage von Ausbesserungen oder Neuverbindungen gestört zu werden, was gewiß wieder eine Verringerung der Kosten mit sich brächte. Whinery ist auf Grund seiner Studien und langjährigen Erfahrung überzeugt, daß dort, wo nicht sehr kostspielige unterirdische Leitungen in Frage kommen, die Verdoppelung der unterirdischen Anlagen sich empfiehlt, auch deshalb, weil dadurch das häufig wiederkehrende Aufreißen gepflasterter Straßen verhindert werde, das unvermeidbar ist, wo die Rohrleitungen unter dem Pflaster liegen. Aber er macht die Anlage schmaler Pflaster-Fahrwege nicht abhängig von dieser Ansicht. Denn auch die erstgenannten Gründe scheinen ihm ausreichend. Nur wundert er sich, wie lange es dauert, bis die städtischen Beamten und die Bürger nach seinen Angaben handeln. Die amerikanischen Grundbesitzer haben nach seiner Ansicht ein Vorurteil gegen schmale Fahrwege auf breiten Straßen, gegen das schwer anzukommen ist. Seit 20 Jahren vertritt Whinery mündlich und in Abhandlungen seine Meinung. Wo es ihm auch gelang, einen engen Fahrweg zur Annahme zu bringen, immer fand er Widerstand, obgleich ausgeführte Straßen sich als vollständig zufriedenstellend erwiesen und die endlich die Billigung der Grundbesitzer fanden. Vor einigen Jahren entwarf der Stadtingenieur einer blühenden Fabrikstadt solche enge Fahrwege, indem er ausgedehntes Pflasterwerk plante für Straßen, wo er es für angebracht hielt. Die Grundbesitzer standen geschlossen gegen ihn auf, es kam sogar zu Prozessen, um die Ausführung dieser Pläne zu verhindern. Als dann der Plan mutig durchgeführt worden war, haben sich diese engen Fahrwege beim Gebrauch als vollkommen geeignet und zufriedenstellend erwiesen. Whinery meint natürlich nicht, daß ein Fahrweg

von 5,4 m für alle Orts- und Wohnstraßen passe. Er fordert nur, daß dieselben Grundsätze gesunder bautechnischer Theorie und Praxis auf diese wie auf jede andere Verwaltungsaufgabe angewendet werden; mit anderen Worten, daß jede Straße nach ihren Bedingungen und Bedürfnissen betrachtet werden soll, und daß der Fahrweg demgemäß auf eine verständige Breite beschränkt werde. Wenn diese Praxis allgemein in den amerikanischen Großstädten befolgt würde — damit schließt er seine Ausführungen —, so würde das Land jährlich viele Millionen Dollars ersparen!

Dem deutschen Städtebauer wird das Rechtsverhältnis dieser Grünstreifen zu denken geben. Bei uns würde man gut tun, es durch Ortsgesetz festzulegen derart, daß sie in Besitz der Anlieger gelangen, jedoch mit der Maßnahme, daß sie auf Beschluß der Stadtbehörden im Falle des Verkehrsbedürfnisses kosten- und oblastenfrei zurückgegeben werden müssen. Solche Anordnungen sind nach sächsischem Gesetz zulässig und auch bereits durchgeführt worden.

Auf die Möglichkeit großer Ersparnisse durch eine Planierung in diesem Sinne habe ich öfter nachgewiesen. Aber die Voreingenommenheit gegen schmale Fahrwege ist bei uns nicht minder groß als in Amerika. Man gilt als „Kleinstädter", als „kleinlich" bei allen jenen, die bei der geringsten Verkehrsstockung nicht nach Regelung des Verkehrs selbst, sondern nach Straßenverbreiterung schreien. Die Verschwendung an Pflasterflächen in den deutschen Städten ist um so merkwürdiger, als doch sonst die städtischen Körperschaften nicht allzu viel Leidenschaft für unnütze Geldausgaben haben.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Besprochen von THEODOR GOECKE, Berlin.

HEFT 2 VON WASMUTHS MONATSHEFTEN FÜR BAUKUNST bringt außer Mitteilungen über „Die Kuppel des Lesesaales der Königlichen Bibliothek in Berlin" von Regierungsbaumeister Alex Baerwald und über den von Carl Stahl-Urach in Berlin-Wilmersdorf erbauten „Herrensitz von Alten in Haselau in Pommern" von Fritz Stahl eine längere Betrachtung von Professor Dr. A. E. Brinckmann in Karlsruhe i. B. über den optischen Maßstab für Monumentalbauten im Städtebau, die an das im Jahre 1877 im Selbstverlage des Verfassers erschienene und im Jahre 1884 bei Ernst Wasmuth wieder aufgelegte Buch von H. Maertens in Bonn: „Der optische Maßstab oder die Theorie und Praxis des ästhetischen Sehens in den bildenden Künsten" anknüpft, um uns über die immerhin eng begrenzten Anschauungen des Buches weiter hinauszuführen zur Auffassung unserer Zeit, die das einzelne Kunstwerk mit seiner Umgebung wieder zu einem Gesamtbilde zusammenfaßt. Kein Städtebaubeflissener sollte es versäumen, die mit trefflichen Beispielen belegten Ausführungen zu lesen, er wird — folgt er auch vielleicht nicht immer gleich willig den etwas zugespitzten Sätzen — sicherlich Genuß und Nutzen davon haben, zumal ihm damit kein erhebliches Opfer an Zeit zugemutet wird.

DIE KLEINWOHNUNGEN DER STADT DÜSSELDORF an der Essener Straße. Erbaut 1912—13. Vom Beigeordneten Knopp, Düsseldorf.

Da der alljährliche Literaturbericht unserer Zeitschrift dieser bedeutsamen Veröffentlichung nicht gedacht hat, soll dieses Versäumnis hiermit nachgeholt werden, schon aus persönlicher Dankbarkeit des Herausgebers gegenüber dem Herrn Verfasser, der im Jahrgange 1908 unserer Zeitschrift unter dem Decknamen Cola eine wertvolle Arbeit über Oberkassel-Heerdt bei Düsseldorf und seine neue Bauordnung zugewandt hatte. Zum ersten Male waren wir dadurch instand gesetzt, von der praktischen Einführung einer hinteren Baufluchtlinie berichten zu können. Inzwischen ist die frühere Gemeinde Oberkassel-Heerdt ein Teil der Stadt Düsseldorf und ihr ehemaliger Bürgermeister ein nach wie vor seine wohnpolitischen Ziele verfolgender Beigeordneter der Stadt geworden.

Im Inneren der Stadt fehlte es an einer genügenden Menge von Kleinwohnungen, und diese zu schaffen, hat die Stadtgemeinde selbst übernommen. — Zwei- und Dreizimmerwohnungen, teils für Arbeiter und Angestellte der nahebei gelegenen städtischen Betriebe (Städtische Straßenbahn, Schlacht- und Viehhof, Feuerwehr, Fuhrpark), teils für Arbeiter und Angestellte der vielen dabei gelegenen privaten Betriebe, die nicht ohne weiteres nach draußen herausverlegt werden können. Die Stadt stellte zu dem Zwecke ein 12350 qm großes zusammenhängendes Grundstück zur Verfügung, auf dem 33 meist eingeschossige Häuser erbaut wurden, und zwar von acht Düsseldorfer Architekten (Hofmeister, Wehner, Verheyen und Stobbe, Balzer, Krieger, Korn, als die Gewinner des dieserhalb ausgeschriebenen Wettbewerbes, sowie Görke, der sich schon um eine Gruppe Kleinwohnungen einer Stiftung verdient gemacht hatte und Regierungsbaumeister Fischer als Lehrer für das Kleinwohnungswesen in der Architekturabteilung der Kunstgewerbeschule) in ebenso vielen Losen unter Wahrung des einheitlichen Charakters der Gesamtbebauung. Die Kleinwohnungskommission, deren Vorsitzender der Beigeordnete Knopp war und der unter anderen der Architekt Wöhler angehörte, hat damit eine außerordentliche Arbeit geleistet.

Die Baugruppe ist in städtebaulicher und kultureller Hinsicht gelungen: in städtebaulicher, indem sie durch die Überbauung der Straßenmündungen mit Torhäusern, die Ausgestaltung eines Binnenhofes nebst Promenade eine ruhige und geschlossene Wohnsiedelung geschaffen hat, in kultureller, indem gerade die Ruhe und Abgeschlossenheit den Einwohnern das Gefühl der Zusammengehörigkeit, eine Heimat im Häusermeer der Großstadt gibt.

Das Heftchen ist mit dem Lageplan, den Grundrissen und geometrischen Ansichten und Schnitten, einigen Einzelheiten und sieben vortrefflichen Lichtbildern nach photographischen Aufnahmen ausgestattet. Für ähnliche Unternehmungen kann diese Anlage der Stadt recht wohl als Vorbild empfohlen werden, zumal auch eingehende Berechnungen Aufschluß über die Kosten geben.

DREI IDEENSKIZZEN ZUM NEUBAU DER TSCHECHISCHEN TECHNISCHEN HOCHSCHULE auf der Belvedère-Bergplatte in Prag. Von Professor Architekt Ant. Balšánek, Prag 1915.

Das unmittelbar an der Moldau bei Sanierung der zurückgebliebenen Altstadt neu entstandene Handelsviertel zu Prag auf dem kürzesten Wege mit der gegenüberliegenden Belvedère-Bergplatte zu verbinden, hat der Architekt Josef Pospíšil im 8. Jahrgange unserer Zeitschrift (1911 Seite 44, zu Tafeln 24 und 25) vorgeschlagen, in und vor die 32,50 m gleich hinter der Swatopluckbrücke ansteigende Höhe des Moldauufers ein turmartiges Bauwerk mit einzulagernden Wendelrampen ein- bzw. vorzubauen. Er ging dabei von dem Gedanken aus, daß die Bergplatte selbst städtischer Bebauung zugeführt werden solle, die bei jeder anderen Art der Ersteigung der Anhöhe (vermittelst langer Rampenstraßen, Tunnels usw.) nur von hinten her, also nur mit Zeitverlust von der Altstadt erreicht werden könne.

Im ganz entgegengesetzten Sinne behandelt nun Professor Balšánek die Frage der Bebauung wie der Zugänglichkeit der Bergplatte. Die hohe schöne Lage am Ufer nahe dem Hradschin mit dem St. Veits Dom läßt ihn eine monumentale Bebauung fordern, und zwar für die tschechische technische Hochschule; die städtische Bebauung soll dann erst dahinter beginnen. Es ist zuzugeben, daß beim Durchschreiten einer derartigen

Monumentalanlage die größere Entfernung der dahinter liegenden Bebauung nicht mehr so schwer empfunden werden dürfte. Andererseits gestattet diese größere Entfernung sowohl die Anlage längerer Rampenstraßen um die Baupruppe der Hochschule herum, als auch die Anlage eines Tunnels nebst geradeaus gerichteter Rampe unmittelbar in diese Baugruppe hinein. Es gewährt nun dem Leser viel Reiz zu sehen, wie sich der Verfasser in den verschiedenen Abwandlungen die Lösung dieses bestechenden Baugedankens denkt.

FEUERWEHRTECHNISCHE ZEITSCHRIFT. III. Jahrgang. Schriftleitung: V. Wendt, Königl. Baurat, Berlin-Schlachtensee. Verlag: M. Krayn, Berlin W 10. Erscheint zweimal im Monat. 12 Mk. jährlich, 3 Mk. vierteljährlich.

Das Maiheft (9/10) dieses Jahres bringt eine Abhandlung vom Branddirektor a. D. Bruhns in Zoppot über „Brandmauern im verwüsteten Ostpreußen", die unseren Lesern zur Beachtung empfohlen wird. Die zahlreichen Brandstätten des Krieges haben ausgiebige Gelegenheit geboten, die gewissermaßen selbsttätige, d. h. von einer Feuerlöschtätigkeit unbeeinflußte Wirkungsweise der Brandmauern zu beobachten. Daraus leitet nun der Verfasser feuerpolizeiliche Forderungen her, die zum Teil die zurzeit geltenden erheblich überschreiten. Gott sei Dank kommen ja derartige Brandstiftungen nicht alle Tage vor, so daß für gewöhnlich doch wohl auf die Mitwirkung der Feuerwehr gerechnet werden kann. Immerhin sind einige der Forderungen, wie die des alten Feuerganges nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen und mit den notwendigen Unterscheidungen für hohe und niedrige Bebauung, für große und kleine Städte, für Miets- und Eigenhäuser usw. auch wohl verwendbar. Nur mögen die Städtebauer aufmerken, daß ihnen nicht durch einseitige schematische Vorschriften über Brandmauern das Stadtbild noch mehr verunstaltet wird, als es jetzt schon oft genug der Fall ist.

MIETUNTERSTÜTZUNGEN UND EINIGUNGSÄMTER IN SÄCHSISCHEN GEMEINDEN AUS ANLASS DES KRIEGES. Diese für Verwaltungsbehörden, Hausbesitzer, Mieter usw. bestimmte Denkschrift ist auf Grund einer Umfrage der Zentralstelle für Wohnungsfürsorge im Königreich Sachsen vom 1. Januar 1915 von deren Geschäftsführer Herrn Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Kruschwitz verfaßt. Neben allgemeinen und grundsätzlichen Ausführungen über die Frage der Mietunterstützungen und Einigungsämter im Kriege bietet sie insbesondere die Einzelergebnisse der Umfrage in übersichtlicher Zusammenstellung. Sie ist als Heft 5 der „Freien Beiträge zur Wohnungsfrage im Königreich Sachsen im Selbstverlage (Dresden-A., Schießgasse 24) erschienen und zum Preise von 1 Mk. in allen Buchhandlungen erhältlich.

HEFT NO. 37/38 DER MITTEILUNGEN DER ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH steht größtenteils unter dem Zeichen des Krieges. In einem Aufsatze „Der Krieg und das Wohnungswesen" bespricht Professor Karl Pribram die Aufgaben, welche sich in der Kriegszeit in bezug auf die Wohnungsverhältnisse namentlich infolge der durchgreifenden Einkommensverschiebungen ergeben; der Verfasser beschränkt sich nicht auf die theoretische Untersuchung, sondern erstattet einen „Vorschlag zur Gesundung der Hypothekennot", der mit Hilfe des Erbbaurechtes eine praktische Lösung der gegenwärtigen Kreditfrage des Hausbesitzes sucht. Die Tätigkeit, die auf dem Gebiete der Kriegswohnungsfürsorge in Wien bereits entfaltet wurde, wird in dem Aufsatze „Das wirtschaftliche Hilfsbureau der Gemeinde Wien und seine Bedeutung für die kommunale Wohnungspolitik in der Kriegszeit" geschildert. Dr. Felix Freiherr von Oppenheimer berichtet über die wohnungspolitische Kriegsfürsorge in Deutschland; kleinere Berichte werden über Budapest und Prag gebracht. Daß die zwei Erlasse betreffend die Abschreibung der Hauszinssteuer bei Mietzinsnachlässen besonders zusammengestellt sind, dürfte auch für die Praxis nicht ohne Wert sein. Außerdem enthält das Heft eine ausführliche Besprechung der Ergebnisse der Wohnungszählung, die in Wien am 20. Mai 1914 vorgenommen wurde, die Besprechung einer Verwaltungsgerichtshof-Entscheidung über „Die Gebührenfreiheit der Eingaben anläßlich der Errichtung von Arbeiterhäusern" usw.

DIE VERKEHRSENTWICKLUNG AUF PLÄTZEN UND STRASSENKREUZUNGEN. Untersuchungen über die Lage und Durchbildung städtischer Straßenschnittpunkte im Verkehrsinteresse. Von Oberingenieur Dr.-Ing. Roth. Verlag von Martin Boerner, Halle a. d. S. Broschiert 5 Mk.

Das Buch sucht eine Verbindung zwischen der Arbeit des Städtebauers und Verkehrstechnikers und den Maßnahmen herzustellen, die auf dem Gebiet der verkehrspolizeilichen Verwaltungstätigkeit liegen. Ferner werden die durch die Straßenbahn und den Kraftwagen im Straßenverkehr hervorgerufenen Umwälzungen gewürdigt.

Einleitend behandelt der Verfasser die Merkmale des gegenwärtigen Straßenverkehrs: Die großen Verkehrsziffern, den Siegeszug des Motors im Straßenverkehr und die große Steigerung der Fahrgeschwindigkeiten.

Es folgt eine Untersuchung der Bewegungsvorgänge auf einem Straßenknotenpunkt mit n einmündenden Straßen. Die wichtigsten Ergebnisse werden formelmäßig festgelegt, so daß die Zunahme der Verkehrsgefahren auf einem Kreuzungspunkt bei Einmündung je einer weiteren Straße auf diesem ziffernmäßig angegeben werden kann. Die Warnungen vor Straßenknotenpunkten mit vielen dort zusammenlaufenden Straßen werden so rechnungsmäßig begründet. Zahlreiche verkehrspolizeiliche Maßnahmen werden mit eingeflochten, u. a. wird auch die Wirkungsweise der in großen Städten vorhandenen „Verkehrskommandos" untersucht.

Der sternförmige Straßenknotenpunkt ist der Feind einer einfachen und gefahrlosen Verkehrsabwicklung. Der Verfasser verfolgt deshalb die Entstehungsgeschichte des Sternplatzes und beweist, daß er keineswegs Verkehrsgründen seine Entstehung verdankt. Paris, die Heimat des Sternplatzes, hat diese Form aus dem französischen Gartenstil übernommen und sie unter Napoleon III. zur Beherrschung der Straßen durch Kanonen weiterausgebildet.

Weiterhin wird eine systematische Zusammenstellung aller der Maßnahmen gegeben, die eine möglichste Verteilung des Verkehrs über das Straßennetz begünstigen.

Bei der Einzeldurchbildung von Straßenschnittpunkten werden zunächst die verkehrsregelnden und gleichermaßen der Sicherheit der Fahrzeuge wie der Fußgänger dienenden Inselflächen besprochen. Die Verkehrsabwicklung mit und ohne Richtungsverkehr auf in sich geschlossenen „Platzrandstraßen", insbesondere auch unter Berücksichtigung des Straßenbahnverkehrs, wird geprüft und das Ergebnis in kurzen Formeln zusammengefaßt, auf Grund deren eine Reihe in- und ausländischer Platzanlagen auf ihre richtige Bemessung hin besprochen wird.

Die Untersuchungen über „vertikale Verkehrsdezentralisation" wenden sich überwiegend an die größeren Städte. Es werden u. a. mehrere Lösungen von Straßenkreuzungen in zwei Stockwerken gegeben. Sehr lebhaft werden auch Personentunnels unter verkehrsreichen Kreuzungen und hierbei die Anlage von Paternosterwerken zur größeren Bequemlichkeit des Fußgängers empfohlen.

SUBMISSIONSWESEN UND HANDWERKERNOT. Soviel auch über diese Frage schon in der Fach- und politischen Presse geschrieben, in allen Parlamenten und öffentlichen Körperschaften verhandelt und von den Behörden verfügt worden ist; die Lösung der Frage ist noch keineswegs geglückt.

Der Schöpfer und Herausgeber des Deutschen Bau-Jahrbuches für Veranschlagung und Verdingung, Landesbauinspektor Lang, hat sich nun in der umfassenden Einleitung des 11. Jahrganges seines Werkes bemüht, über die tastenden Versuche dazu, über das scheinbar unentwirrbare Durcheinander und Gegeneinander der Meinungen einen klaren Überblick zu geben. Der Verlag J. J. Arnd in Leipzig hat diese Einleitung als Sonderdruck unter dem Titel „Submissionswesen und Handwerkernot" herausgegeben und sie damit allen Beteiligten zugänglich gemacht.

Die Verhandlungen im Reichstag und in den Einzellandtagen, die neuesten ministeriellen und städtischen Bestimmungen, die Bestrebungen des reichsdeutschen Mittelstandsverbandes („Der angemessene Preis"), die Schaffung von Submissionsämtern und die Bildung von Lieferungsverbänden, das Mittelpreisverfahren, das Sachverständigenwesen, die Vorbildung der höheren Techniker, der Bautechniker und der Bauhandwerker und schließlich die hocherfreulichen Selbsthilfe-Bestrebungen und Erfolge des Rheinisch-Westfälischen Tischler-Innungs-Verbandes in Essen werden in klarer, unparteiischer Weise anschaulich vor Augen geführt und kritisch beleuchtet.

MITTEILUNG.

GROSS-BERLINER WOHNUNGSWESEN IM JAHRE 1914. Der im Jahre 1913 auf Veranlassung des verstorbenen Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg Exzellenz von Conrad gegründete und unter Leitung des Staatssekretärs a. D. Exzellenz Dr. Dernburg stehende Groß-Berliner Verein für Kleinwohnungswesen hat soeben seinen zweiten Geschäftsbericht herausgegeben, dessen Inhalt wir folgendes entnehmen:

Die Mitgliederzahl des Vereins hat sich seit Gründung auf das 2½fache erhöht, ebenso sind die Beiträge auf über 22000 Mk. gestiegen. Besonders zu erwähnen ist, daß eine große Anzahl von Gemeinden Groß-Berlins (17) sich dem Verein neu angeschlossen haben.

In der Realkreditkommission des Reichstags ist der Verein durch vier Mitglieder seines Verwaltungsrates vertreten. Der Vorstand, Exzellenz Dr. Dernburg und der zweite stellvertretende Vorsitzende Professor Dr. Albrecht wurden von der Immobiliarkreditkommission beauftragt, einen Bericht zu verfassen, der die Kreditfragen unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse der gemeinnützigen Bautätigkeit behandelt. Die umfangreiche Arbeit ist dem Reichsamt des Innern übermittelt worden und wird demnächst der Öffentlichkeit übergeben werden.

Daß die Städte Groß-Berlins den Wohnungsfragen in der letzten Zeit größere Aufmerksamkeit zuwenden, beweist das Beispiel von Lichtenberg, das in der Wuhlheide demnächst eine Reihenhaus-Siedelung bauen will, die ihrem Umfange nach die bisher in Groß-Berlin errichteten weit übertreffen wird und als erster großzügiger Versuch wegen der Nähe des Siedlungsgeländes zur Verkehrsmitte Berlins eine erhebliche grundsätzliche Bedeutung für den Verein besitzt, der auch verschiedentlich zur Mitarbeit herangezogen wurde.

Die Förderung der gemeinnützigen Bautätigkeit hat auch im vergangenen Jahre einen wesentlichen Teil der Arbeiten gebildet. Es sind vom Verein aus umfangreiche Erhebungen über die Leistungen der Bauvereinigungen in Groß-Berlin und der Provinz Brandenburg gemacht worden, die in einem besonderen Teile eines vom Groß-Berliner Verein demnächst herauszugebenden „Handbuches Groß-Berliner Wohnungspolitik" zusammenfassend behandelt werden.

Als Beratungsstelle ist der Verein von den Baugenossenschaften ebenso wie auch vom privaten Baugewerbe und den am Wohnungswesen interessierten Kreisen sehr häufig in Anspruch genommen worden.

Die wesentlichste Aufgabe des Vereins bildet aber seine Ausgestaltung als Zentralstelle für die Kreditvermittlung des Kleinwohnungswesens, zumal zwischen dem Verein und den Landes-Versicherungs-Anstalten und der Reichsversicherungs-Anstalt für Angestellte eine ständige Berührung stattfindet und die meisten Pläne dem Verein zur Prüfung in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht überwiesen werden. Es sind für etwa 10200000 Mk. Pläne bis zum Ausbruch des Krieges vom Verein geprüft worden, deren größter Teil sich auf das Verbandsgebiet Groß-Berlin bezog. Bei der Prüfung der Pläne haben die Gemeindevorsteher entgegenkommenderweise den Verein durch Auskunftserteilungen usw. unterstützt.

Die Wohnungsfürsorge der Arbeitgeber für ihre Angestellten ist in Groß-Berlin nicht im entferntesten so umfangreich wie in den Industriegebieten des Rheinlandes und Westfalens, da die Industrie hier leider sehr zerstreut ist und die hohen Bodenwerte die Schaffung besonderer Siedelungen verhindern. Auch hat wohl die Verquickung des Arbeitsverhältnisses mit dem Mietvertrage hemmend auf derartige Bestrebungen gewirkt. Es ergeben sich aber große Entwicklungsmöglichkeiten für die Gesundung der Arbeiterwohnungspolitik durch die beginnende Hinausverlegung der Industrie, einmal infolge der Eröffnung des Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin im Jahre 1914 und zweitens infolge der baldigen Vollendung der südlichen Umgehungsbahn Michendorf—Cöpenick. In beiden Fällen wird der Industrie Gelegenheit geboten, sich an einer Stelle anzusiedeln, an der die Bodenpreise niedrig sind und andererseits die Vorbedingungen für die Industrieansiedlung gegeben erscheinen.

Daß die Angestelltenverbände der Frage des Wohnungswesens eine große Teilnahme entgegenbringen, beweist die Fühlungnahme mit dem Groß-Berliner Verein. Hier ist ein weites Gebiet, auf dem — sobald die Verhältnisse sich einigermaßen geklärt haben — die Arbeit in großem Umfange einsetzen kann.

Auch um die Wohnungsausstattung und Beschaffung von billigem, guten Hausrat hat sich der Verein gekümmert. So sind für das Wohnungsamt der Stadt Berlin unentgeltlich Entwürfe billiger schlichter Stücke für den Hausrat geliefert worden. Ferner soll zu einer großzügigen Schaffung von Hausrat unter denselben Bedingungen der Abzahlung, wie es der Arbeiter sonst gewöhnt ist, geschritten werden.

Für eine einheitliche Zählung der leerstehenden Wohnungen Groß-Berlins ist der Verein in einer Reihe von Eingaben an die betreffenden Ministerien eingetreten. Es ist von den Behörden eine Lösung dieser Frage nach dem Kriege zugesagt worden, die auch für die Hausbesitzerverbände und die Bodenunternehmungen von Wichtigkeit sind.

Von großem Erfolge begleitet war die Studienreise des Vereins unter Leitung des Vorstandes Exzellenz Dr. Dernburg nach Bremen und Essen, an der eine Reihe von Mitgliedern des Reichstages und von Vertretern der verschiedenen preußischen, sächsischen und württembergischen Ministerien u. a. teilnahmen.

Nach Ausbruch des Krieges hat das Studium der Verhältnisse den Verein bewogen, auf die Gefahr einer bevorstehenden Kleinwohnungsnot aufmerksam zu machen, hervorgerufen durch den Abzug der wirtschaftlich geschädigten und ihres Ernährers beraubten Familien sowie der Kriegsbeschädigten in eine Wohnung geringeren Umfanges, ferner durch den Zuzug von Flüchtlingen aus dem Auslande und den östlichen Provinzen, durch das völlige Ruhen der Bautätigkeit infolge Mangels an Geld usw. Es sind auch eine ganze Reihe von Vorschlägen zur Abhilfe den zuständigen Stellen unterbreitet worden.

Zunächst hat sich der Verein eingehend mit Maßnahmen zur Beschaffung von Realkredit befaßt, um zu verhindern, daß dieselben traurigen Erscheinungen wie nach 1870 auf dem Gebiete des Wohnungswesens eintreten. Die Generalversammlung wird voraussichtlich im Herbst d. J. stattfinden.

Die Geschäftsführung liegt in den Händen des Dipl.-Ing. E. Leyser, während an Stelle des als Staatssekretär nach Elsaß-Lothringen berufenen Verwaltungsratsmitgliedes Grafen von Roedern Herr Oberpräsidialrat Freiherr von Maltzahn gewählt wurde.

CHRONIK.

AUSGESTALTUNG DES BAHNHOFSPLATZES IN BAMBERG. Der Staat hat zur Herstellung einer Toranlage mit plastischem Schmuck am Auslauf der Luitpoldstraße in den Bahnhofsplatz einen Zuschuß von 30000 Mk. gewährt unter der Bedingung, daß von der Stadt noch 44000 Mk. aufgebracht wurden. Für den Plan soll ein öffentlicher Ideenwettbewerb unter in Bayern lebenden Künstlern ausgeschrieben und je nach dem Ergebnis dieses Wettbewerbs noch ein beschränkter Wettbewerb veranstaltet werden. Als Preisrichter wurden vom Staatsministerium des Inneren für Kirchen- und Schulangelegenheiten bestimmt: Bildhauer Prof. Adolf von Hildebrand, Akademieprofessor Franz von Stuck, Akademieprofessor Balthasar Schmitt, sowie die Architekten Ministerialdirektor von Stempel und städtischer Baurat Dr. Hans Gräßel; als Ersatzmänner: Bildhauer Prof. Karl Georg Barth und Architekt Hofoberbaurat Dollinger, sämtlich in München. Das Preisgericht besteht außerdem noch aus zwei Mitgliedern der städtischen Kollegien. Für die Gewährung von Geldpreisen sind 7000 Mk. ausgesetzt. Von den von der Stadt aufzubringenden 44000 Mk. sind bereits 30000 Mk. verfügbar, der Rest soll der Wolff'schen Stiftung für Stadtverschönerung entnommen werden.

BEIM WIEDERAUFBAU DER VON DEN RUSSEN VERWÜSTETEN STÄDTE IN OSTPREUSSEN soll auch auf die Anlage von Stadtteilen, die Gartenstadtcharakter tragen, gesehen werden. Gerdauen und Tapiau haben in ihren neuen Stadtplänen bereits Gartenstadtviertel vorgesehen. Es sollen Einfamilienhäuser mit zwei, drei und vier Zimmern, sowie Garten- und Ackerland geschaffen werden. Die Häuser sollen von der Stadt erbaut und gegen Anzahlung, geringe Verzinsung und allmähliche Tilgung an die Bürger überlassen werden. Auch in Ortelsburg und Lyck sind ähnliche Gartenstadtviertel geplant.

Die Frage des **WIEDERAUFBAUES DER DURCH DEN KRIEG BESCHÄDIGTEN ORTE BELGIENS** beschäftigt seit längerer Zeit schon weite Kreise des Landes, vor allem die belgischen Architekten. Die Königlich Belgische Kommission für Denkmäler und Landschaften beauftragte bereits im November vorigen Jahres ihren Vorsitzenden Lagasse de Locht sowie eines ihrer tätigsten Mitglieder Paul Saintenoy, Architekten des Königs der Belgier und Lehrer an der Königlichen Akademie der schönen Künste in Brüssel, mit der Abfassung eines Berichtes über die Wiederherstellung der durch die Kriegsereignisse zerstörten oder beschädigten Orte Belgiens. Dieser ist vor kurzem erschienen; er handelt von den den öffentlichen Behörden obliegenden Verwaltungspflichten — Pflichten, die in der gegenwärtigen Gesetzgebung nicht überall scharf genug umgrenzt sind und denen die veränderte Lage des Landes neue Aufgaben zuweist — und kommt zu dem Schlusse, daß es in manchen Punkten einer Stärkung der Machtbefugnisse der öffentlichen Behörden gegenüber den Hausbesitzern bedürfe. Das könnte auf dem Wege der Landesgesetzgebung geschehen. Mit dem damit verbundenen Eingriff in die Selbstverwaltung der Gemeinden kann sich der Ausschuß indes wenig befreunden. Er schlägt deshalb eine andere Lösung vor, nämlich die Gemeinden und die Hausbesitzer auf die Innehaltung von bestimmten Bauvorschriften festzulegen, wofern sie auf Schadloshaltung oder Gewährung von Bauunterstützungsgeldern rechnen wollen. „Wenn der Staat,“ schreibt Paul Saintenoy, „den Betroffenen freiwillige Unterstützungen gewährt, muß er sein unumschränktes Recht geltend machen, das Schönheitserbe, auf das unser Land so stolz war, wiederherzustellen. So wird der Staat seine Pflicht erfüllen, denn er wird bei dem Wiederaufbau Belgiens Geschmacklosigkeiten und Plattheiten ausschließen.“

Nun hat sich auch die angesehene Zeitschrift Le Home der Wiederaufbaufrage angenommen; sie widmet ihr eine erste Sondernummer, welche eine Reihe von Abhandlungen belgischer Sachverständiger enthält. An der Spitze steht ein Aufruf des Leiters der Zeitschrift Hermann Dons, der in der Aufforderung ausklingt: Wir wollen unser Vaterland in Schönheit wieder aufbauen! Die Verwirklichung dieser Aufforderung sieht er in der Beobachtung folgender drei Grundsätze: Die Kunststädte sollen alle ihre geschichtlichen Denkmäler bewahren, und diejenigen, welche sie verloren haben, wiedererhalten; man muß zweitens die Eigenheit gewisser Anhäufungen (l'originalité de certaines agglomérations) festhalten, indem man verhindert, daß der Nützlichkeitsgrund zur Vernichtung ihrer künstlerischen und malerischen Reize beiträgt, und schließlich sei es notwendig, beim Bau oder Wiederaufbau der privaten oder öffentlichen Baulichkeiten sich nach dem Baustil der betreffenden Gegend zu richten.

Inzwischen ist ein Schritt weiter geschehen: auf Veranlassung des Senators E. Vinck, des Leiters der Vereinigung der belgischen Städte und Gemeinden, haben die oben bereits erwähnte Commission Royale des Monuments et des Sites und die eben genannte Gesellschaft einen Sonderausschuß, den Ausschuß für vorläufiges Obdach und Wiederaufbau, gebildet. Vorbereitende Arbeiten für Löwen, Dinant, Mecheln, Liers, Aerschot und Termonde sind bereits in Angriff genommen. Vor allem galt es, die Frage der Herstellung eines vorläufigen Obdaches zu lösen, da ja davon oft der Wiederaufbau der Häuser abhängt. Einige Fachleute wurden beauftragt, Hausbaupläne für Drei- und Vierzimmer-Wohnungen im Mietpreise von 600—900 Fr. auszuarbeiten, für Wohnungen, die mehrere Jahre benutzbar sind und deren Baumaterial später wieder an anderer Stelle verwendbar ist. Besondere Pläne über den vorgeschlagenen Wiederaufbau der in Betracht kommenden Städte sollen demnächt veröffentlicht werden.

DIE HEILUNG DER RUSSENSCHÄDEN IN OBERUNGARN. Von der Stadt Debreczin ausgehend, wird im ganzen Lande eine Aktion eingeleitet, um die während des Russeneinfalls zerstörten kleinen oberungarischen Gemeinden wieder aufzubauen. Alle größeren Städte des Landes werden aufgefordert werden, die Kosten des Wiederaufbaues einer kleinen Gemeinde zu übernehmen, wodurch die Wiederherstellung der zerstörten Gemeinden rasch durchgeführt werden könnte. In Debreczin haben sich bereits mehrere Personen gemeldet, welche die Verpflichtung zur Wiederaufrichtung je eines Hauses auf eigene Kosten übernehmen.

DER WIEDERAUFBAU OSTPREUSSENS. Die Kriegshilfskommission in Ostpreußen hat in Gegenwart von zwei Gästen aus Galizien, das ähnlich wie Ostpreußen die Schrecken des Krieges über sich hat ergehen lassen müssen, eine Sitzung abgehalten.

Über den Stand der Bauangelegenheiten berichtete Geh. Baurat Fischer. Die rund 34000 zerstörten Gebäude verteilen sich auf die drei Regierungsbezirke wie folgt: Königsberg rund 2400, Allenstein 13000, Gumbinnen 18600. Im Königsberger Bezirk sind rund 1800 auf dem Lande und 600 Gebäude in Städten, im Allensteiner Bezirk 11500 und 1500, im Gumbinner Bezirk 17500 und 1100. Als Durchschnittskosten der Wiederherstellung eines Gebäudes sind in den Vorberechnungen 8500 Mk. geschätzt, so daß für den Gesamtschaden an Gebäuden vorläufig eine Summe von 300 Millionen in Ansatz gebracht werden kann.

Über die Gewährung besonderer staatlicher Mittel zu Beihilfen für die Verschönerung des Ortsbildes führte Oberpräsident v. Batocki aus: Bei meinen Reisen durch Ostpreußen habe ich den Eindruck gewonnen, daß sich schon mit geringen Mitteln ein gutes Aussehen der neu zu errichtenden Ortschaften erreichen läßt. In den einzelnen zerstörten Städten ist man der Ansicht, daß sich die Verschönerung Ostpreußens nur dann durchführen läßt, wenn die kommunale Finanzkraft hierzu nicht übermäßig in Anspruch genommen wird. Die Städte machen ihre Beteiligung an dieser Verschönerung Ostpreußens daher von Bedingungen abhängig, und ich bin der Überzeugung, daß sich mit einigen hunderttausend Mark hierin schon recht viel machen läßt und den Schwierigkeiten abgeholfen werden kann. Mein Antrag geht dahin, daß da, wo mit verhältnismäßig geringen Mitteln eine wesentliche Verschönerung des Ortsbildes herbeigeführt werden kann, und wo es nicht möglich ist, die Kosten hierzu aus kommunalen Fonds zu bestreiten, ein besonderer Fonds von Staatsmitteln hergegeben werden kann. Es würde sich vielleicht um 10 bis 12 Städte handeln, die je etwa 50000 Mk. aufzubringen hätten, so daß als Maximum eine Million als die Summe für alle in Betracht kommenden Städte angesehen werden kann. Die Kommission erklärte sich mit diesem Antrage einverstanden.

Auch ein weiterer Antrag des Oberpräsidenten, der dahingeht, zur Herstellung von Wasserleitung und Kanalisation ebenfalls die Gewährung von Staatsbeihilfe zu erlangen, wurde angenommen. Der Oberpräsident führte aus: In verschiedenen Städten sind die Brunnen entweder beschädigt worden, oder sie müssen verlegt werden, weil sie an Stellen stehen, wo sie wirtschaftlich nicht von Nutzen sein können. Für die kleinen Städte ist in dieser Zeit nun die Frage der Einrichtung von Wasserleitung und Kanalisation akut geworden. Es sind im ganzen 12 Städte, die keine Wasserleitung haben. Dazu kommen 7 weitere Städte, die zwar Wasserleitung, aber keine Kanalisation haben. Die zu der ersteren Rubrik gehörenden Städte haben etwa 36000, die anderen 34000 Einwohner zusammen. Meine Ermittlungen haben ergeben, daß, wenn man die Kosten für Einrichten von Wasserleitung und Kanalisation in Friedenszeiten der heutigen Berechnung zugrunde legt, sich diese in den kleineren Städten Ostpreußens auf ungefähr 40 Mk. pro Kopf der Bevölkerung stellen würde. Es ergibt sich demnach bei den 12 ersten Städten ein Betrag von 36000 × 80, und bei den 7 anderen von 34000 × 40 Mk. Kleinere Städte, bei denen die Verwendung des Dungs für den Ackerbau hauptsächlich in Frage kommt, werden die Kanalisation von vornherein ablehnen, dagegen ist es unbedingt wünschenswert, daß alle Städte Wasserleitung bekommen. Nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen, sondern auch im Interesse des Fremdenzuzugs.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

12. Jahrgang 1915 Heft 9.



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

DER PLAN EINER NEUEN RINGSTRASSENMÜNDUNG IN WIEN.

Von Professor Dr. MAX EISLER, WIEN.

Unter den Wiener Wettbewerben*) des Kriegsjahres ist keiner in solchem Maße von städtebaulichem Gewicht und zugleich derart ernst zu nehmen wie der um die Ausgestaltung der Schottenringmündung in den Donaukai. Die Ausschreibung vermißt hier einmal für die strengen Häuserzeilen der Prachtstraße, d. h. des Schottenringes, den gesteigerten architektonischen Zielpunkt und dann für den im rechten Winkel abbiegenden Donaukai jenes bauliche Wahrzeichen, das dem ortsfremden Besucher der Straße von fernher den bedeutsamen Knotenpunkt im Stadtbilde kenntlich macht.

Diese Sätze sind im Jahre des fünfzigjährigen Ringstraßenjubiläums niedergeschrieben. Man wird die ihnen zugrunde liegende Erkenntnis, die eingesteht, daß unsere vielgerühmte Ringstraße kein unantastbares künstlerisches Erbe, sondern ein wandlungsfähiges und vielfacher Nachbesserung bedürftiges Gebilde ist, nur aufrichtig begrüßen können. Nur daß wir, wie die Untersuchung des vorliegenden Falles noch zeigen soll, die Frage des künftigen Ausbaues grundsätzlich anders verstehen wie die zuständige Behörde. Für sie bleibt es zeitgemäße Förderung des Ringbildes, was unter diesem Schlagwort in den letzten Jahrzehnten fast ausschließlich geübt wurde: neue Fassadenkunst innerhalb des alten, starren Grundrisses. Wir sehen an vielen Gelenken, die den Ring und die Einmündung von Plätzen und Straßen seiner Nachbarschaft verbinden, den ausschlaggebenden, städtebaulichen Anlaß zur Erneuerung und Vervollkommnung. Und da weder der Ausschreiber noch der Entwerfer diesen grundlegenden Gesichtspunkt in eine Sache wie die vorliegende eingeführt haben, müssen wir, ehe es zu spät wird, solche Erwägungen vor die Öffentlichkeit bringen.

Ring und Kai sind ein Ganzes, Das Kaistück schließt das Ringrund zum Kreise. Aber diese Einheit der Anlage ist keine des Verkehres. Der Ring ist trotz seiner übermäßigen Breite eine Verkehrsstraße zweiter, der Kai eine erster Ordnung. Dort fehlt der Lastenverkehr, der einem konzentrischen Außenringe zugewiesen ist, hier vermehrt er den Fuß-, Wagen- und Bahnverkehr, der die Straße im gleichen Maße belastet wie den Ring. Damit waren auch für die Lösung des Knotenpunktes die bestimmenden Erwägungen gegeben: die Verkehrsaufgaben verschiedenen Grades in Ausgleich zu bringen und durch die Führung des Grundrisses im zielgebenden Werk die Einheit des Ganzen herzustellen.

Davon weiß weder die Ausschreibung noch auch der Wettbewerber. Sie vereinfachen die Frage, indem sie bloß dem Blick vom Schottenring und Kai her einen künstlerischen Zielpunkt geben wollen. Das kann nach den ausgestellten Entwürfen ein monumentales Bauwerk, wie etwa das

*) Die Ausschreibung war auf in Wien ansässige Architekten beschränkt und mit 5 Preisen zu je 1000 Kronen ausgestattet. D. S.

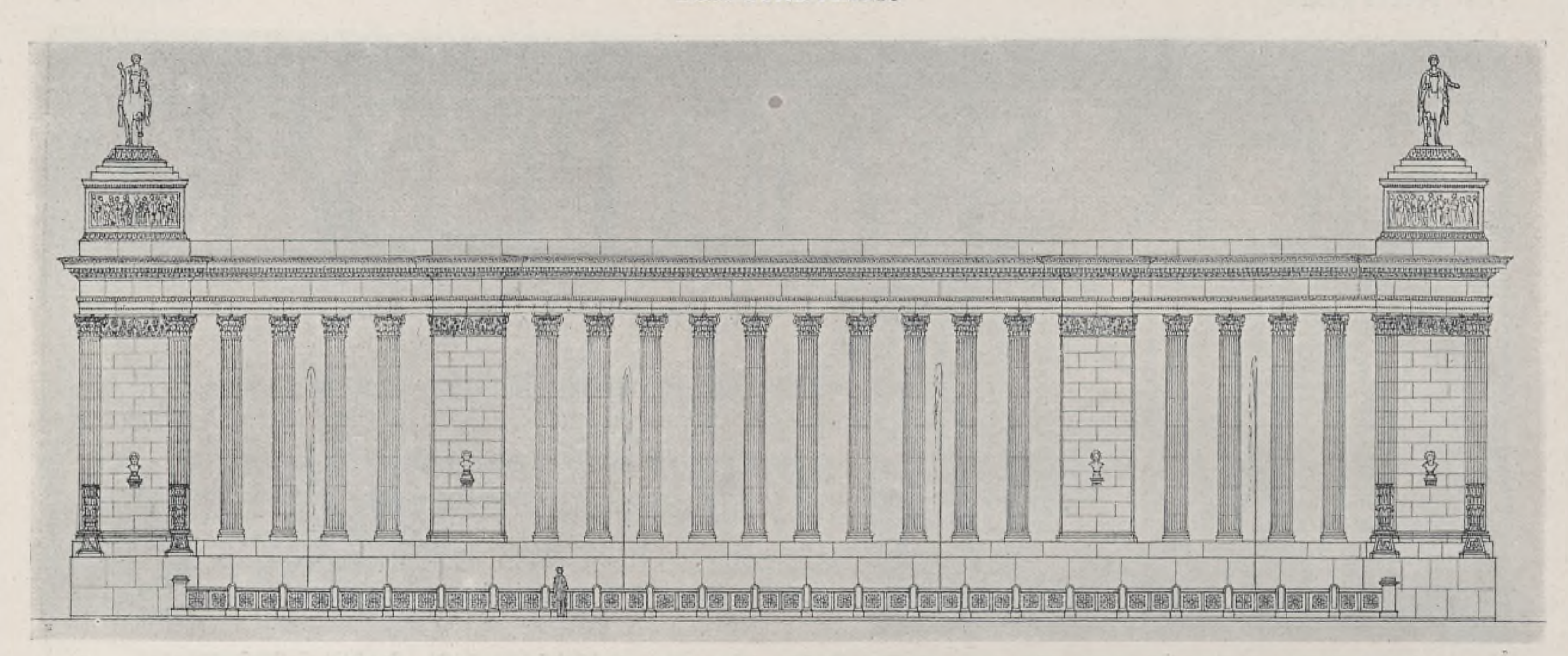


Abb. 1. Entwurf zum Abschlusse des Schottenrings in Wien von Architekt Gustav Jahn.

hier abgebildete (s. Textbilder 1 u. 2), in sich besonders klar gedachte des Architekten Gustav Jahn, oder eine Bildarchitektur oder endlich eine Gartenarchitektur sein. Von den künstlerischen Einzelergebnissen sei hier ganz abgesehen und nur im Rahmen jener verengerten Auffassung das städtebauliche Recht und die stadtbildliche Wirkung der Lösungen nachgeprüft.

Bietet die Baustelle dem Auge in der Hauptrichtung, vom Schottenring her, einen fernwirkenden Zielpunkt? Für zwei Drittel des Jahres nicht. Für die Augenwirkung kommen ausschließlich die Fußwege des Ringes, also die beiden Bürgersteige an den Häuserzeilen und die nordöstliche Allee in Betracht. Für alle drei Wege gilt nun dasselbe: der dichte, breitkronige Baumstand verhindert völlig den Ausblick auf jene Endstelle bis hart vor ihrer Mündung in den Kai. Bei dem Kai fällt wohl dieser mittlere Baumstand weg, aber das beinahe gerade Straßenstück diesseits des Knotenpunktes, die geplante Einstellung des Zielwerkes in oder gar hinter die Flucht des dichten Laubsaumes der Kaianlage, dazu die unausgesetzt strömende, äußerste Lebensfüllung der Straße — das alles beschränkt tatsächlich auch die Aussicht auf die Seitenfront jenes Werkes auf ein Mindestmaß. Die Pläne der wettwerbenden Architekten verleugnen diese Tatsachen. Sie ziehen auf einer weißen Papierfläche,

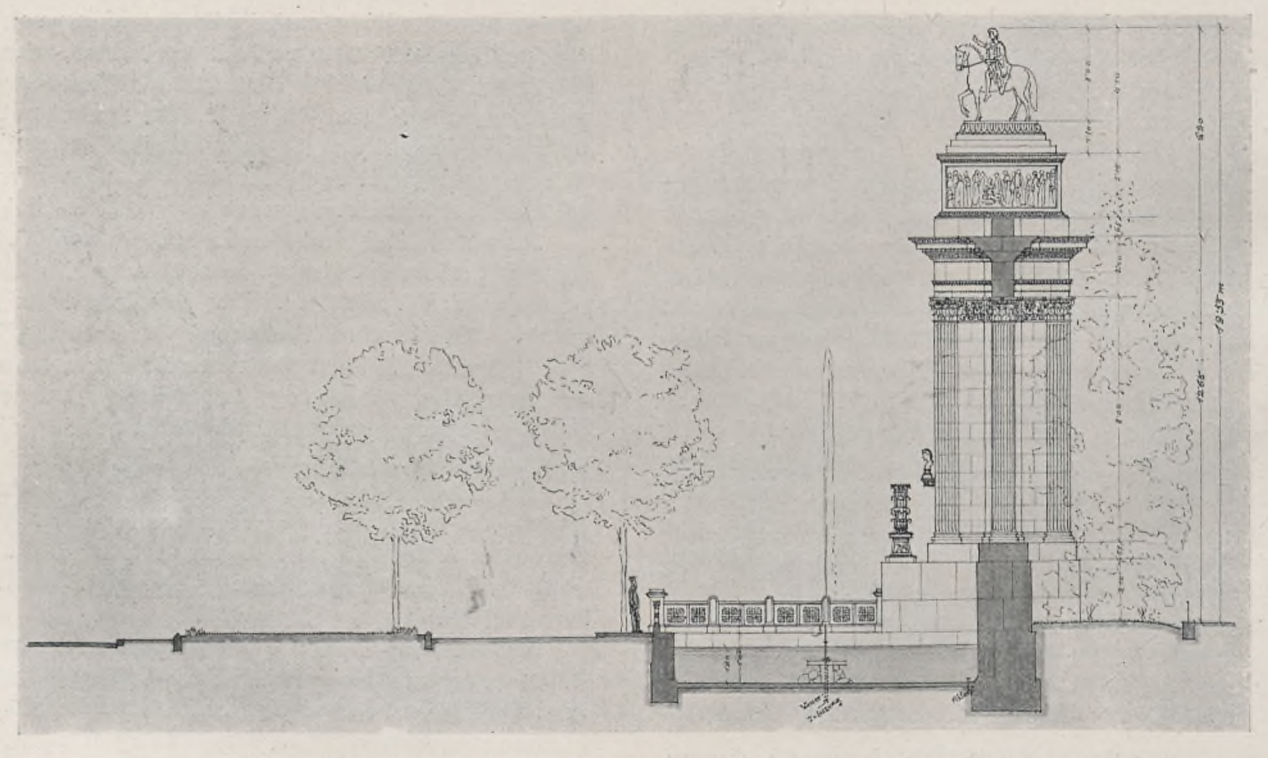


Abb. 2. Schnitt in der Axe des Lageplans Tafel 48. Architekt Gustav Jahn.

unbekümmert um stehende oder strömende Widerstände, ihre Sehlinien, — Luftlinien in des Wortes wirklichem und übertragenem Sinne.

Nun bleibt noch die unmittelbare Nähe des Anblicks. Die einzige Stelle, die eine volle Nahbetrachtung in einem gerade noch wirksamen, geringsten Abstand ermöglicht, bietet sich auf der kleinen Rettungsinsel, dem geplanten Werke mitten gegenüber (bei F in der Höhe 8,05 auf dem Lageplan Tafel 48). Hier kreuzen sich im Rücken des Beschauers zwei ungemein stark beanspruchte Straßenbahnlinien, hat er knapp vor sich zwei andere Kaistränge der Straßenbahn. Um ihn brandet in allen Richtungen der Wagen- und Fußverkehr, ziehen gerade vor dem Monumentalwerk die Frachten des Handelsviertels. Selbst in solcher Nähe, welche die ursprüngliche Absicht der Fernwirkung ausschließt, ist eine sorglose Betrachtung nur mit Lebensgefahr verbunden. Von ruhiger Versenkung kann keine Rede sein. Hat sich aber der Beschauer einmal hinüber gerettet, dann kann er sich in der seitlichen und rückwärtigen Umgebung des Bauwerkes, das hinten an das Kaigeländer stößt und sich auf ungemein gedrängtem Raum nach keiner Richtung ausleben kann, nur beengt und bedrückt fühlen.

Zuletzt entscheiden noch die Richtungen des Fußverkehres an dieser Knotenstelle. Er ist hier ohnedies vielfach bedroht, und die Ausschreibung gesteht das mit halber Offenheit auch ein, wenn sie den Wettbewerbern zur Pflicht macht, die bestehenden Verkehrsverhältnisse nicht zu verändern, d. h. nicht noch weiter zu verschlechtern. Dieser Fußverkehr zeigt als Hauptrichtungen die von den Bürgersteigen des Ringes zur Augartenbrücke. Es sind an dieser Stelle in überwiegender Masse keine Spaziergänger, sondern arbeitende Leute, die schnell und geradeswegs nach Hause kommen wollen. Das Monument wird ihnen dort zum Weghindernis — wie schon jetzt, wenn auch in geringeren Maßen, die dort unangebrachten Windungen der Parkwege in der Kaianlage.

Nach alledem erscheint hier überhaupt nur die Anlage einer freien Gartenarchitektur der Erwägung möglich, — wünschenswert aber, daß unter solchen Umständen gar nichts hinkomme. Die Frage müßte erst anders angepackt, großzügiger umfaßt, auf die Umgestaltung der ganzen Fläche von der Augartenbrücke bis zur Ringmündung erweitert, die beiden Blockenden hier miteinbezogen werden. Es ist jetzt nicht die rechte Zeit, einen solchen, teueren Privatbesitz einschließenden Plan von entschlossenem, städtebaulichem Verständnis in Angriff zu nehmen. Und da das Ganze und Wesentliche im Augenblick nicht gelöst werden kann, ist es besser, das Brüchige und Flickwerk fallen zu lassen und vorderhand beim alten zu bleiben.

EINE GRÜNANLAGE IN SCHWELM I. W.

Von Stadtbaurat BUSSMANN, Schwelm. (Hierzu Tafeln 49—51.)

Im modernen Städtebau sind in den letzten Jahren, wie ja auf den verschiedenen städtebaulichen Ausstellungen zu sehen war, erfreuliche Fortschritte zu verzeichnen. Grünanlagen, Stadtparke u. a. m. sind überall, auch in den Industriegegenden entstanden, teilweise unter schweren Kostenaufwendungen. Ohne besondere technische Schwierigkeiten gestaltet sich meistens die Anlage solcher Parke und Grünanlagen vor den Toren und außerhalb einer Stadt oder Ortschaft; schwieriger werden dagegen die Verhältnisse für gärtnerische Schmuckanlagen im Innern von Städten, besonders wenn sie dichte Bebauung aufweisen. In Schwelm (Westf.) war es möglich durch das Zusammentreffen verschiedenartiger Umstände einen kleinen Stadtpark mitten in der Stadt zu schaffen. Längs der Wilhelmstraße befand sich ein alter verfallener Friedhof. Die darauf befindlichen Grabsteine waren keine Kunstwerke; immerhin befanden sich einige bemerkenswerte Denkmäler darunter.

Seit Jahrzehnten diente der alte Friedhof der Jugend zum Tummelplatz — Erdhöhlen wurden hier angelegt und Spiele gemacht. Im Jahre 1911 kam nun zwischen der Kirchengemeinde als Besitzerin des alten Friedhofs und der Stadtgemeinde ein Vertrag zustande, nach dem die Stadt den Friedhof auf 30 Jahre pachtet, um ihn in einen Park umzuwandeln. Das ist geschehen, die alten Gräber wurden eingeebnet, Grasflächen und Wege angelegt, und unter den alten knorrigen Eschen stehen heute Ruhebänke und bilden das Ziel all derer, die nicht in der Lage sind, einen Hausgarten ihr eigen nennen zu können. Von den alten Grabdenkmälern wurden die wertlosen beseitigt, ein Teil wurde den Angehörigen übergeben, die sie in ihren Hausgärten aufstellten. Diejenigen aber, die architektonisch wertvoller



Abb. 3.
Grabdenkmal für Pastor Nonne, Dichter des Freiheitsliedes: „Flamme empor“.

waren, blieben stehen, damit auch der Charakter des ehemaligen Friedhofs in der Zukunft gewahrt blieb. Bei der Aufräumungs- und Einebnungsarbeit fand sich unter anderen auch ein verfallenes und zum Teil zertrümmertes Denkmal des ehemaligen Pastors Nonne von Schwelm, bekannt als Dichter des bekannten Freiheitsliedes „Flamme empor“. Das zum Teil im Boden vergrabene und verfallene Denkmal, das seinerzeit die Gemeinde errichtet hatte, wurde wieder aufgebaut. An sich ist es kein Kunstwerk, doch eigenartig durch die an der Spitze und an den vier Ecktürmchen auflodernden Flammenzeichen, welche an das schöne Lied „Flamme empor“ erinnern. (Vgl. Textbild 3.)

Im Jahre 1913 wurde dann ein neues Realgymnasium außerhalb der Stadt erbaut und das bisherige Gebäude dieser Anstalt zum Rathaus umgewandelt und der zum früheren Gymnasium gehörige große Schulhof zu den im Jahre 1911 geschaffenen Anlagen hinzugenommen. Auf diese Weise entstand eine 100 a große Parkanlage innerhalb der engeren Stadt. (S. Lageplan Tafel 49a und Schule Tafel 50.) Wertvoll sind diese Anlagen für die ganze Stadt, insbesondere für die Jugend, wertvoll auch für das Städtische Krankenhaus, das im Kriege als Reservelazarett diente. Auch das Rathaus liegt unmittelbar an den Anlagen. Die Wegeführung erscheint etwas unruhig, das hat aber seinen Grund darin, daß die Anlagen in drei Abschnitten angelegt sind und im Laufe von drei Jahren immer vergrößert wurden. Das Bedeutsame an der ganzen Anlage ist wohl die von der Wilhelmstraße als Grundlinie ausgehende Einschiebung der Grünanlage in das innere eines an drei Seiten bebauten Baublocks.

Als bald nach Beginn des Krieges in dem Reservelazarett zwei Krieger ihren Wunden erlagen, wurde laut Beschluß des Magistrats in den Anlagen ein kleiner Ehrenfriedhof angelegt. Beachtenswert ist auch der Teil der Anlagen, der früher den Botanischen Garten des Realgymnasiums bildete; er ist als solcher erhalten geblieben und trägt im Sommer eine herrliche Blütenpracht aller Arten von Pflanzen. Außer den alten Eschen des ehemaligen Friedhofs stehen sonst noch Birken, Kastanien und sogar einige Exemplare des seltenen Hülsenbaumes in der Grünanlage, die sich dem Charakter der bergischen Stadt gut anpaßt. Auf Tafel 51 sind einige ältere Häuser und Straßenbilder wiedergegeben, die von einer bescheidenen Schönheit vergangener Tage zeugen, während auf Tafel 49 unter b der der heutigen Entwicklung gerecht zu werdende Bebauungsplan beigefügt ist.

DAS PRAGER STADTBILD.

Von Dipl.-Ing. FR. H. REUTER, Dresden.

Durch die Gunst mannigfacher Umstände zu kraftvoller Eigenart erwachsen, zeigt das Stadtbild von Prag dem Städtebauer zwar weder die wohlgeordnete Anlage oder pflegliche und vorsichtige Baupolitik der älteren deutschen Großstädte, noch auch das ungestüme Wachstum unserer jüngsten Großstädte in den Industriebezirken, deren schnelle Entwicklung die Vorsorge der Behörden zeitweise überholt: es treten vielmehr aus alter und neuerer Zeit in ihm die mannigfaltigsten Gegensätze der Anlagen und Bauabsichten zutage, die aber selbst mit den zum Teil fraglichen Gestaltungen und Verwaltungsergebnissen der neuesten Zeit noch in so hoher künstlerischer Harmonie zusammenklingen, daß wir in heller Begeisterung zu glauben vermögen, hier über dem Streit der Tagesmeinungen zu stehen und im inneren Erleben eines so großen Bildes zu freierer Anschauung zu gelangen.

Die vom Großstadtleben erfüllte Hauptstraße, der Graben; recht und links davon ein malerisches Gewinkel von Altstadtstraßen mit prächtigen, aber müden Bürgerhäusern, Gassen und Hofdurchgängen; der weite, düster ehrwürdige Altstädter Ring mit Rathaus, Russischer Kirche, Teinkirche und alten Patrizierhäusern, die noch von alter Zeit her deutschen Kaufherrnstolz verkünden; dann der kleine, von Kirchenbauten, Türmen und Bürgerhäusern wunderbar anheimelnd gerahmte Vorplatz der Karlsbrücke; und diese selbst, das altberühmte Wunderwerk einer hochstehenden, lebensfrohen Bau- und Bildhauerkunst. Zwischen ihrem Altstädter Brückenturm und dem Kreuzherrenkloster hindurch der Blick auf die Prager Kleinseite am jenseitigen Moldauufer, und darüber die majestätische, alles beherrschende, von den drei Türmen der Veitskathedrale überragte, streng und großzügig geführte Baumasse des Hradschins. Voll staunender Sehnsucht über die prunkende Schönheit dieses Bildes eilen wir über die Brücke dem mit jedem Schritt sich mehr enthüllenden Zauber entgegen, mit dem Natur und Alter hier unvergängliche Werke der Baukunst umstricken —, und kommen wieder über altertümliche, stark ansteigende Straßen, Plätze, Gassen, Rampen, langläufige Treppen bis hinauf zum Hradschin. Dort, am steil abfallenden Hochflächenrand des Kalkgebirges, durch das die Moldau sich Bahn gebrochen hat, die weiten Paläste von Königen, Kaisern, geistlichen und weltlichen Großen; dazwischen Prunkhöfe, Kapellen, die gotische Kathedrale. Und anschließend weite Anlagen. Von dort droben herab der Blick auf ein träumerisches, zwischen Höhen und Kuppen gebettetes Dächermeer, durchblinkt von dem breiten, inselreichen, brückenreichen Bogenlauf der Moldau: ein von vielen glückhaften Umständen von alters her begünstigtes Stadtgebilde, dessen vollflutendes Leben sich zu allen Zeiten politischer Macht darüber freute, in einer lebensprühenden, hohen Kunst sich zu spiegeln und zu verewigen.

Die Entstehungsgeschichte von Prag ist überaus glücklich. Als Hauptstadt eines Landes, das durch die natürlichen Grenzwälle seiner Gebirge fast nach allen Himmelsrichtungen geschützt, durch die Liebe und den Weitblick edler Könige zu Reichtum gebracht und jahrhundertelang von verheerenden Kriegen verschont war, begann Prag schon frühe in seiner von der Natur so sehr begünstigten Lage städtische Bedeutung zu gewinnen. Die luxemburgischen Kaiser erhoben es zur Residenzstadt des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation, riefen, von hohem Kulturwillen beseelt, in einer Zeit, der Mitteleuropa heute noch die edelsten und großzügigsten Kunstdenkmäler dankt, aus Süden und Westen Bauleute und Künstler nach Prag, um die vier damals hier aneinanderstoßenden, durch Wall und Mauern noch gegeneinander abgegrenzten und mit eigenen Stadtrechten versehenen slawischen und deutschen Siedelungen zu einer Kaiserstadt zusammenzuschließen, die in der Folgezeit die glanz- und genußvollste

Sammelstätte des mittleren Europas werden sollte. Damals begann Prags Blütezeit, entstanden die Bauten der weltlichen und geistlichen Herrschaft, der Kirche, des Hochadels, die heute, nach einem halben Jahrtausend in ihrer aristokratischen, prunkenden Haltung noch die Welt entzücken. Es wütete schon der Dreißigjährige Krieg in den deutschen Landen, als in Prag der Herzog von Friedland noch zweihundert Bürgerhäuser auf halber Höhe des Hradschinberges niederlegen ließ und an ihrer Stelle einen Palast mit herrlichem Garten erbaute, um sich darin wie ein künftiger König von Böhmen zu fühlen.

Neben seiner malerischen Lage dankt Prag so seine eindrucksvolle Schönheit vornehmlich der Bautätigkeit seiner Könige und der mit ihnen wetteifernden Fürsten. Als es aufgehört hatte, Residenz zu sein, als seine glänzende Geschichte verrauscht war, mochte es aber scheinen, als ob auch sein Wachstum zum Stillstand gekommen wäre, als ob die Stadt, in der die prunkende Hofhaltung der Fürsten, das Gepränge der Kirche so viel bedeutet hatten, nur noch von der Erinnerung des alten Ruhmes zehren und das Ruinenschicksal manches anderen Herrschersitzes miterleben müßte, nicht aber imstande sein würde, in veränderten Zeitläuften aus sich selbst heraus neues Wachstum zu gewinnen.

So wenigstens dachten die Dichter und Künstler, die vor hundert Jahren durch diese Stadt kamen, über ihr verwahrlostes Pflaster fuhren, in schlechten Herbergen absteigen mußten und dennoch hineingerissen wurden von der Schönheit des Stadt- und Landschaftsbildes, schauernd und schwelgend in der düster-wehmütigen Romantik der verlassenen Paläste, der verwildernden Gärten.

Diese Romantiker erlebten nicht mehr die neue Zeit, die feudale Fesseln brach, den Druck kirchlicher Bande erleichterte und den Völkern tätigen, Verantwortung und Unternehmungslust weckenden Anteil an der Regierung gab.

Diese neue Zeit hat dem trauernden Prag die Wiedergeburt und junges Leben gebracht. Zwischen den alten Palästen von Klerus und Adel begann das werktätige Erwerbsleben der Bevölkerung und das zum Gemeininteresse erhobene Streben nach Volksbildung, Volksgesundheit und Selbstbestimmungsrecht sich lebhaft zu regen; und die bauliche Verbesserung der Straßen, die Versorgung der Stadt mit gesundem Trinkwasser und Licht, neue Brückenbauten in Verbindung mit der Moldauregelung, Bahnhöfe und elektrische Straßenbahnen bereicherten, zusammen mit neuen Verwaltungs- und Schulbauten, Museen, Theatern, Bädern, Krankenhäusern, mit der Anlage öffentlicher Gärten und dem Umbau ungesunder Stadtviertel, verjüngend das Antlitz der Stadt, die nun ein fast zu rasches Wachstum erlebte.

Die Verwaltung hatte versäumt, zu rechter Zeit den Ring der Vororte in den Gemeindeverband hereinzunehmen, und schreckte selbst dann noch vor den bedeutenden Eingemeindungskosten zurück, als die Bebauung den Grenzen des engen Stadtgebietes schon bedenklich entgegenwuchs. So muß denn Prag heute mit Bedauern zusehen, wie die wachsende Bevölkerung wohnungssuchend in die Nachbarorte abströmt und diese dadurch gewaltig an Umfang und Einwohnerzahl zunehmen. (Nach der letzten Zählung*) hat z. B. der Vorort Königliche Weinberge im letzten Jahrzehnt einen Bevölkerungszuwachs von 47% erfahren.)

*) Die statistischen Angaben sind dem „Österreichischen Städtebuch", XIV. Band, Wien 1913, und dem „Statistischen Jahrbuch deutscher Städte", 19. Jahrgang, Breslau 1913, entnommen.

Die Enge des Stadtgebietes — es umfaßt nur 2102 ha, bei einer Einwohnerschaft von 224000 Seelen — und mit ihr der Drang der drohenden Abwanderung mögen die Gründe sein, warum Prag, soweit es nur seine Flächengestaltung ermöglichte, an einer durchgängigen hohen und dichten Bauweise festhielt und nicht zu ihrer Staffelung schritt, wie sie zum Vorteil einer gesunden Boden- und Wohnungspolitik jetzt fast alle deutschen Großstädte eingeführt haben.

So herrscht denn in Prag die vier- bis fünfstöckige geschlossene Bauweise in allen neueren Stadtteilen vor und spricht sich auch in der Bevölkerungsdichte aus: in einem Hause leben durchschnittlich 40,9 Bewohner (die durchschnittliche Behausungsziffer der böhmischen Städte ist 13,9). Und auch die hohe Kindersterblichkeit — Prag steht in dieser Hinsicht mit an erster Stelle im Königreich — steht nicht ohne Zusammenhang mit der Zusammendrängung einer Bevölkerung, die nach ihrem hohen Geburtenüberschuß beurteilt — sie steht mit ihren 9,4‰ auch hierin fast an erster Stelle in Böhmen — als sehr lebenskräftig bezeichnet werden darf.

Der ästhetische Eindruck der neueren Stadtteile ist nicht besser, noch gerade schlechter, als in den Neubaustraßen unserer Großstädte. Unter der Herrschaft der Baupolizeivorschriften, deren verflachender Zwang nach den Grundsätzen bürgerlicher Gleichheit und Gerechtigkeit nun einmal nicht zu vermeiden ist und nur unter Schwierigkeiten (Bauberatungsstellen!) eine freiere Auslegung gestattet, werden wohl nirgends die in gleicher Raumausnutzung und Höhe aneinandergereihten Häuser zu voll und ehrlich befriedigenden Architekturbildern sich zusammenfinden. Diese können eben doch der großen Gruppierung nicht entraten. Nur der bestimmte Wille des Städtebauers kann hier örtliche Heilung bringen, indem er, soweit die künstlerischen Rücksichten sich mit den finanziellen vereinigen lassen, häufiger als bisher den Wechsel der Bauklassen, der hohen und niederen, der geschlossenen und der offenen, handhabt und die Baukörper der frei stehenden Manumentalbauten in Gegenspiel setzt zu den geschlossenen Flächen umgebender Straßenwände.

So wenig, als z. B. bei den neuen Uferstraßen in Dresden oder Breslau, den zwei deutschen Städten, die man am ersten mit Prag vergleichen möchte, hat man es hier verstanden, die Bebauung an den neuen Moldaukais auch nur annähernd so lebensvoll zu gestalten, als an den Altstadtufern dieser Städte.

Und trotzdem wirkt hier, an den neuen Kaianlagen der oberen Moldauufer die neue Bebauung noch versöhnlicher als etwa in Dresden die Miethäuser des Johannstädter Ufers oder die Bauwände an der Breslauer Kaiserbrücke. Der Grund dafür mag hier in den schönen Alleepflanzungen und in der Vorlagerung der liebenswürdigen Sophieninsel liegen; und auch der glanzvolle Blick auf den Hradschin, wie die unterhaltsame Nähe des Dampferhalteplatzes mögen dahin wirken, daß diese Kaistraßen als Fortsetzung der an einer großartigen Reihe hervorragender Bauwerke — Rudolfinum, Akademie, Kreuzherrenkloster, Karlsbrücke, Wasserwerk und Nationaltheater — vorbeiführenden älteren Uferstraße stets einer der beliebtesten Promenaden für die Prager bleiben wird.

Und Prag ist nicht arm an schönen Promenaden und Anlagen, trotz seiner sonst dichten Bebauung. Es darf in seinem Graben weniger die für einen tobenden Wagenverkehr bestimmte Hauptstraße als das für seinen großstädtischen Korso bestimmte Herz der Stadt erblicken.

Vom Graben rechtwinklig abzweigend, hat man den Wenzelsplatz, eine kurze, breite Prachtstraße, den sanften Höhen im Westen des Stadtgebietes entgegengeführt und ist hier großzügig genug, einzelne Bauten über die sonst nach der Bauordnung zulässige Höhe sich herausheben zu lassen: ein Zugeständnis, das dem Straßenbild vielleicht einmal die Größe verschaffen wird, die die Erbauer im Sinne haben mochten, als sie die mächtige Baumasse des Nationalmuseums zum Zielpunkt und zur Bekrönung dieser Straße bestimmten. Wer vom Belvedere oder der Hasenburg, zwei Aussichtspunkten über der Kleinseite, die unvergleichlich schöne Panoramen der Stadt zeigen, auf die weit ausgedehnte rechte Moldaustadt herabblickt, wird das Nationalmuseum als eigentlichen Stadtmittelpunkt weit über das Dächermeer herausragen sehen, in beherrschender, edel gelagerter Masse, gleich hervorragend durch die Gunst seiner Lage wie durch die Monumentalität seiner Formen.

Der Wenzelsplatz mochte die Prager Stadtväter befriedigt haben; darum glückte es, auch in den neuen Stadtteilen genügend viele und weite Freiplätze der Bebauung zu entziehen, namentlich aber die an den Anhöhen sich hinaufschlingenden Grünflächen zu Stadtgärten und öffentlichen Anlagen auszubauen. Dies bedeutet einen gewissen Ausgleich für die Schäden der dichten Bebauung. Bei seiner geringen Gesamtbodenfläche besitzt Prag an Gärten und öffentlichen Anlagen das hohe Maß von 287 ha, d. s. 13,65% der Gesamtfläche.

Dabei entfällt der größte Teil dieser Freiflächen in Prag auf die wunderbaren Parkanlagen an den Hängen des linken Moldauufers, die, bekrönt von bemerkenswerten Bauwerken und benetzt von dem breiten, inselreichen Strom, den schönheitlichen Ruf von Prag nicht in letzter Linie mitbegründet haben.

Der Kinskygarten, der Wald des Laurenziberges, der Lobkowitzgarten und die Belvedereanlagen begleiten die Moldau fast auf dem ganzen schönen Halbbogen, in dem diese die Stadt umschlingt, und sind mit ihrem prächtigen, üppigen Baumwuchs, den wohlgepflegten Wegen und Dutzenden überraschender Aussichtspunkte das beliebteste Ziel der Prager Spaziergänger. Der Umstand, daß die Umgebung der Stadt an schön gelegenen Ausflugsorten außerordentlich arm ist und zu weiteren Spaziergängen nicht verlockt, erhält diesen Anlagen dauernd die Liebe der Bevölkerung, auch der wohlhabenden. Sie werden, auch wenn die Prager Altstadt eine ähnliche Citybildung erleben sollte wie bereits einzelne unserer deutschen Großstädte, stets in unmittelbarer Nähe diese Geschäftsmitte umschließen, ihre liebenswürdige Frische darauf zurückstrahlen und, da sie wohl stets der Bebauung entzogen bleiben, dem Prager Stadtbild an der hervorragendsten Stelle seine Schönheit für alle Zeiten bewahren.

Bisher durchfließt die Moldau in Prag im wesentlichen noch eine Wohnstadt, und sie selbst, wie ihre Uferbilder sind noch wenig beeinflußt von den Zweckbauten und dem lebhaften geschäftlichen Verkehr, wie ihn ein lebhafter Handel und bedeutende industrielle Tätigkeit hervorrufen. Die Handelsschiffahrt konnte bisher keine recht große Bedeutung gewinnen, da die Industrie am Oberlauf der Moldau nur spärlich vertreten ist. Und auch der Verkehr der Ausflugsdampfer ist nicht bedeutend. Er leidet unter der geringen Anziehungskraft der Landschaft. Dagegen hat die ruhige Strömung und die seeartige Verbreitung der Moldau inner- und oberhalb Prags, die in dem sonst schnellen Bergstrom durch zwei Staustufen hervorgerufen worden, einen fröhlichen Wassersport ins Leben gerufen, der namentlich an warmen Sonntagen ein zahlreiches, frohes Völkchen in leichten Booten auf das Wasser und an die stromauf und -ab gelegenen, dünn besiedelten Wiesenufer zum Bade lockt.

Nun wird dieser Zustand wohl nicht mehr von sehr langer Dauer sein. Denn sicherlich wird Böhmen die überreichen Wasserkräfte seiner Bergströme, namentlich der Moldau und der Elbe, früher oder später durch Schiffahrt und elektrische Kraftgewinnung in viel höherem Maße auszunützen trachten, als dies bisher geschah — und geschehen konnte.

Was die Schiffahrt heute an Roherzeugnissen — Holz, Braunkohlen, Steinen, Kalk und landwirtschaftlichen Erzeugnissen — aus dem an Bodenschätzen so überaus reichen Böhmen zu Tal frachtet, und was an chemischen und technischen Fabrikaten, an Steinkohlen und Kolonialerzeugnissen dafür von den deutschen Elbestädten nach Böhmen eingeführt wird, kann bedeutenden Zuwachs und Erweiterung erfahren, sobald nur die Elbe und Moldau den größten Teil des Jahres über eine brauchbare und billige Fahrtrinne bieten werden.

Denn eine solche fehlt hier der Schiffahrt noch. Wohl hat man versucht, die unter dem Einfluß von Hochwässern und Trockenperioden überaus schwankende Wasserführung der beiden Ströme durch Längswerke, Staustufen und Nadelwehre mit Schleusen zu regulieren. Diese Maßnahmen erfüllen aber nicht in gewünschtem Maße ihren Zweck. Die Längswerke kommen infolge des groben Geschiebes, das die beiden Flüsse mit sich führen, nur langsam zur Wirkung, die Staustufen aber verteuern durch die Frachtverzögerung und den Schleppzwang die Schiffahrt und Flößerei nicht unbeträchtlich.

Nun hat kürzlich Major von Donat einen ähnlich groß gedachten Vorschlag, wie ihn einst sein Plan für die Ausnutzung der bayerischen Walchensee-Wasserkräfte brachte, für die Ausnützung der Elbe- und Moldau-Wasserkräfte veröffentlicht.*) Er empfiehlt, in wirksamerer Weise als durch die bisherigen Maßnahmen die Flußregelung in wenigen großen Stauseen am Oberlauf der beiden Ströme zusammenzufassen: Die Hochwässer aus dem Gebirge sollen in den gewaltigen Stauräumen, deren Anlage durch die Gunst des Geländes an mehreren geeigneten Punkten ermöglicht wird, für die Zeiten sommerlicher Trockenheit aufgespeichert werden, die Flußläufe dadurch stets eine normale Wasserführung haben und der Schiffahrt, der Landwirtschaft und durch die Ausnutzung des Stauwassergefälles in Elektrizitätswerken auch der Industrie in hohem Maße zugute kommen.

Für die Moldau wird in erster Linie ein Stausee bei Frauenberg oberhalb Prags vorgeschlagen. Für Prag würde die Ausführung dieses beachtenswerten Planes (der alle Eigenart des genialen Gedankens zeigt: die großzügige und fast selbstverständlich scheinende Lösung einer vielbehandelten Frage, andererseits allerdings auch eine gewisse Geringachtung technischer, finanzieller und staatsrechtlicher Schwierigkeiten) den Anfang eines neuen Entwicklungsstadiums bezeichnen: Moldauauf- und abwärts, wo heute nur wenige Kalkwerke arbeiten, würde sich, gelockt durch den günstigen Wasserweg, in Verbindung mit Bahnanschluß, der Nähe reicher Braunkohlenlager und dem an billiger elektrischer Kraft mancherlei Industrie ansiedeln und die kommerzielle Bedeutung Prags wesentlich erhöhen.

*) „Das Elbe-Problem" von Major F. M. von Donat, Berlin 1914, Verlag C. Heinrich, Dresden-N.

Auch das Prager Sorgenkind, der vor einigen Jahren groß, aber verfrüht angelegte Holeschowitzer Schiffahrts- und Umschlagshafen, der heute noch fast tot liegt, würde zum Leben erwachen, da sich eben der Schiffsverkehr auf der Moldau um vieles lebhafter gestalten würde.

Die Stauseen würden vermutlich auch die Beseitigung der beiden Staustufen innerhalb Prags ermöglichen. Dadurch würde freilich auch der fröhliche Wassersport und das Badeleben sich einschränken müssen. Und dies möchte den Pragern wohl zunächst ein weher Gedanke sein; vielleicht wird deshalb sogar von ihnen die Erhaltung des Wassersports als Grund gegen eine Großregelung mit ins Feld geführt werden: So wie sie einst auch durch ihren Einspruch den im Süden der Stadt steil und verkehrshindernd in die Moldau abfallenden Wisheradfelsen, auf dem ein paar Stellen altersmorschen Gemäuers inmitten einiger dünner Falten wilden Grünes als die Bäder der sagenhaften ersten böhmischen Königin Libussa Beachtung und liebenswürdige Verehrung finden, vor der Verstümmelung durch eine teilweise Absprengung bewahrten, als er einer Uferstraße Raum geben sollte; die Behörde begnügte sich dann mit der unschuldigeren Untertunnelung des Felsens.

Wenn auch in diesem unbedeutenden Begebnis zunächst weniger ein auf Erhaltung von Kunstdenkmälern gerichteter Volkswille, als der in den letzten Jahrzehnten wieder heißentfachte nationale Sinn der slawischen Bevölkerung Prags zutage tritt, der eifersüchtig auf der Wahrung seiner völkischen Erinnerungen besteht, so kann man hier doch beobachten, wie ebendieser Nationalismus bereits die bildenden Künste zu seiner Verherrlichung und Steigerung beizieht und diesen erhebliche Förderung bringt: In seinem Schatten beginnt sich ein eigenartiger tschechischer Baustil zu entwickeln, der sich bis heute noch in jugendlich widersätzlichen Gestaltungen ergeht; ebenso findet die Malerei und Bildhauerkunst in ihrem plötzlich ausbrechenden Betätigungsdrang mancherlei Begünstigung; namentlich die letztere, der man heute in freigebigster Weise Gelegenheit gibt, Erinnerungen nationaler Entwicklung und Eigenart in symbolischen Standbildern von wild enthusiastischer Formensprache auf den Plätzen der Stadt und in öffentlichen Anlagen zu verherrlichen.

Wenn wir auch mit größtem Bedauern die Zurückdrängung deutschen Wesens in Prag beobachten müssen,*) so dürfen wir doch wohl angesichts dieses tätigen Kunstwillens annehmen, daß auch die slawische Bevölkerung die Pflege der alten Bau-, Natur- und Kunstdenkmäler in Prag, wenngleich vornehmlich an deutsche Kulturtätigkeit erinnernd, übernehmen und mit ihren reichen geschichtlichen Erinnerungen der Welt die eigenartige Schönheit der böhmischen Hauptstadt treu bewahren wird.

*) Das deutsche Element umfaßt heute nicht mehr den zehnten Teil der Einwohnerschaft, während zur Zeit der Przemyslidenkönige und der lnxemburgischen Kaiser die von Handel und Gewerbe ins Land gerufenen deutschen Kolonisten eine zahlreiche Gemeinde neben der einheimischen Bevölkerung bildeten und dieser an Wohlstand und Einfluß weit überlegen waren.

DAS STÄDTISCHE KRANKENHAUS IN ASCHERSLEBEN.

Architekt: Stadtbaurat HECKNER.

Der Bauplatz liegt westlich der Stadt auf dem Wolfsberge an der Quenstedter Chaussee. Die herrschenden Winde erreichen zuerst den Neubau und dann die Stadt und sorgen so ständig für unverbrauchte Luft. Vom hochgelegenen Bauplatz aus streift der Blick nach Osten ungehindert über die ganze Stadt weg und verliert sich in der Aue des Wippertales. Die Höhenlage des Hauses sorgt dafür, daß dieser freundliche eindrucksvolle Ausblick, der Sonne entgegen, dauernd erhalten bleibt, da ein Verbauen unmöglich erscheint. Gegen Westen schiebt sich ein leicht ansteigender Höhenrücken schützend vor das Haus, auf dem in mäßiger Entfernung sich die Anlagen auf „der alten Burg" ausdehnen. Der Bauplatz liegt 1000 m von der Stadtmitte und etwa 1200 m vom Bahnhof entfernt. Eine etwas weitere Entfernung des Krankenhauses von der Stadt bietet in Anbetracht der ausgezeichneten Krankentransportmittel keinen Nachteil für die Kranken, aber viele Vorzüge für ihre Pflege. Das Gebäude ist durch die gepflasterte Quenstedter Chaussee mit der Stadt verbunden und durch seine eigenartige Höhenlage dauernd vor enger Umbauung geschützt. Auch seine Insellage zwischen öffentlichen Verkehrswegen und die Vorschriften über künftigen benachbarten Anbau sichern die Gesamtanlage vor Schädigungen in dieser Beziehung.

Der Platz hat eine vollkommen unregelmäßige Form. Sein Flächenausmaß beträgt 24900 qm, so daß bei einer Belegung von 110 Betten rund 230 qm auf ein Bett treffen. Wie in seinem Umriß, so ist der Bauplatz auch in seinem Aufbau sehr unregelmäßig terrassiert. Der im Volksmund als „Zigeunerloch" bekannte Platz mußte erst durch Erdbewegungen an Ort und Stelle ohne Abfuhr in einem Umfang von mehr als 20000 cbm hergerichtet werden.

Wenn Erfordernisse künstlerischer Natur gegenüber anderen Erfordernissen bei einem Krankenhausneubau naturgemäß zurücktreten müssen, so ist es doch zweifellos ein weiterer Vorzug des Bauplatzes, wenn natürliche Geländeeigenheiten einen individuellen Plan erfordern, der mit dieser besonders geformten Scholle eng verwachsen erscheint. Dieser innige Zusammenhang zwischen Haus und Grundstück ist hier gegeben, kann doch das Haus in drei verschiedenen Etagen, von außen unmittelbar betreten werden, oder anders gesagt, das Erdgeschoß an der Bergseite wird am Hang drittes Stockwerk.

Die Himmelsrichtung und die herrschende Windrichtung bedingen im allgemeinen die Art der Aufstellung eines Krankenhauses. Es ist deshalb die hufeisenförmige Anordnung des Grundrisses keine zufällige, sondern eine gewollte. Sie gewährleistet die Anordnung der Krankenräume an den Sonnenseiten und läßt einen dem Wind abgakehrten, der für die Kranken einen geschützten, angenehmen Aufenthalt bilden wird.

KRIEGERHEIMSTÄTTEN.*)

GUSTAV LILIENTHAL, Berlin-Lichterfelde-West.

Der Hauptausschuß für Kriegerheimstätten veröffentlichte die Grundsätze zu einem deutschen Reichsgesetz, das den Dank des deutschen Volkes an seine Krieger zum praktischen Ausdruck bringen soll. Dem Krieger soll die Möglichkeit gewährt werden, auf eigener Scholle eine Heimstätte zu errichten. Diese Grundsätze erfassen ausschließlich die finanzielle Seite der Aufgabe und deuten die Wege an, wie der Grund und Boden für diesen Zweck erlangt werden kann mit Beziehung auf die Richtlinien der bodenreformatorischen Bestrebungen. Die Schwierigkeiten, die sich der Schaffung von Kriegerheimstätten entgegenstellen, sind durch die aufgestellten Grundsätze kaum berührt.

Es sind dreierlei Hindernisse, wenigstens in Preußen, zu überwinden, bevor ein Reichsgesetz zur Schaffung von Kriegerheimstätten in Wirkung treten kann.

Hierzu gehört zunächst die Abänderung des Ansiedelungsgesetzes vom 10. August 1904. Die Kriegerheimstätten sind als gärtnerische und landwirtschaftliche Kleinsiedelungen gedacht, die in der Nähe von Städten oder Dörfern errichtet werden sollen. Die Grundstücke erhalten also solche Ausmaße, daß sie nicht in den Rahmen vorhandener städtischer Bebauungspläne passen; sie werden daher naturgemäß außerhalb der Bebauungspläne liegen müssen und fallen dann unter die Bestimmungen des Ansiedelungsgesetzes.

Welche Hindernisse dieses Gesetz einer neuen Ansiedlung in den Weg stellt, davon macht man sich meistens keine Vorstellung. Es wird nicht möglich sein, hier alle die Gründe, welche die Entstehung von Hausgruppen oder eines einzelnen Wohnhauses oder gar den Umbau eines beliebigen Gebäudes zu einem Wohnhause erschweren oder unmöglich machen, auch nur annährend erschöpfend zu besprechen.

Als Wohnhaus wird auch ein sogenannter Wohnwagen angesehen. Bevor die baupolizeiliche Genehmigung erteilt werden kann, bedarf es der Genehmigung des Kreisausschusses bzw. der Ortspolizeibehörde. Die Umwandlung eines Landgutes oder eines seiner Teile bedarf der Ansiedelungsgenehmigung, selbst wenn ein vorhandenes Gebäude in ein Wohnhaus umgebaut werden soll; nur im Fall einer Erbteilung wird eine Ausnahme gemacht. Die Genehmigung wird versagt, wenn das Grundstück nicht von einem jederzeit offenen fahrbaren Weg zugänglich ist. Die näheren Erläuterungen erklären diesen Ausdruck „fahrbar" als eine gepflasterte Straße, um eine bequeme Zufahrt für die Feuerspritze zu ermöglichen. Ein Wasserweg ist nur im Spreewald zulässig. Aus diesem Grunde wurde kürzlich die Errichtung eines Ruderhauses auf einer Spreeinsel bei Berlin untersagt. Die Genehmigung kann versagt werden, wenn gegen die Ansiedelung vom Eigentümer oder dem Pächter eines benachbarten Grundstückes oder vom Vorsteher des benachbarten Dorfes Einsprüche erhoben und Tatsachen angeführt werden, daß die Ansiedelung den Schutz der Nutzungen benachbarter Grundstücke aus Forst und Landwirtschaft, aus dem Gartenbau, der Jagd oder der Fischerei gefährdet.

Als Beispiel eines solchen Einspruches sei angeführt die mehrmonatige Verzögerung, welche die Errichtung der Bodelschwinghschen Arbeiterkolonie Hoffnungsthal bei Bernau durch den Einspruch des Grafen R. erfuhr, der behauptete, daß seine Forellenzucht in dem Bach „Lange Rönne" auf dem Gute Lanke, das jetzt der Stadt Berlin gehört, geschädigt werden könnte. Wenn auch dieser Grund nicht ausreichte, die Anlage der Siedelung ganz zu verhindern, weil die Persönlichkeit des hochverdienten Pastors von Bodelschwingh einen tiefgehenden Einfluß ausübte, so wurde doch bestimmt nach langem Hin- und Herschreiben, daß die Gebäude nicht näher als einen Steinwurf an den Bach heranreichen dürfen.

Auch die Bauern des Dorfes Rüdnitz behaupteten, daß durch die Ansiedelung die Sicherheit ihrer Frauen bei der Feldarbeit gefährdet würde. Wenn auch dieser Grund nicht als ausreichend bewiesen angesehen wurde, so bieten die Ausführungen zu dem Gesetz doch genügende Handhaben, um eine Ansiedelung aus solchem Einspruch zu verhindern; denn es heißt darin, daß auch die persönlichen Eigenschaften der Ansiedler in Erwägung zu ziehen seien. Bei der Siedelung Hoffnungsthal handelte es sich aber gerade um Trinker und Arbeitsscheue, die gebessert werden sollen.

Es ist in den Erläuterungen zum Gesetz zwar hervorgehoben, daß es sich nicht um eine vermutliche Schädigung der anliegenden Felder handeln könne bei einem Einspruch, sondern es müssen Tatsachen hervorgebracht werden, weil sonst „jede Ansiedelung kleiner Leute verhindert werden könnte". Wie können aber Tatsachen hervorgebracht werden, wenn die Ansiedelung noch gar nicht besteht und man die Käufer der Baustellen noch gar nicht kennt? Das Oberverwaltungsgericht hat denn auch gleichmäßig entschieden:

„Nach dem Ansiedelungsgesetz ist vor allem die isolierte Lage des zu bebauenden Grundstücks sowie auch die Prüfung bedeutsam, ob die für den Ansiedler nach den örtlichen und persönlichen Verhältnissen zu erwartende Erwerbslage auf die Geneigtheit zu Eingriffen in fremdes Eigentum schließen läßt."

Es folgen dann die Bestimmungen, daß alle Aufwendungen für die Regelung der Gemeinde-Kirchen- und Schulverhältnisse vor der Erteilung der Genehmigung sichergestellt sein müssen. Dieser § 17 hat mir bei der Errichtung der kleinen Einfamilienhäuser der Arbeitersiedelung „Freie Scholle" bei Tegel die größten Schwierigkeiten bereitet trotz des persönlichen Wohlwollens, das der damalige Amtsvorsteher mir entgegenbrachte. Vor allem war es der Kirchenvorstand, welcher ganz ungeheuerliche Anforderungen stellte. Hierzu gehörte die Freihaltung eines Platzes für eine Kirche. Man bedenke, daß das Grundstück, hart an der Weichbildgrenze liegend, einschließlich des Straßenlandes nur 30 Morgen groß war und dabei eine handtuchartige Form hatte, die von der Straße der Länge nach durchschnitten nur eine Baustellentiefe von 35 m gestattete. Wo sollte da die Kirche liegen? Auch die Mehraufwendungen für etwa erforderliche

*) Trotz der zuweilen drastischen Ausdrucksweise, die dem heiligen Eifer für die Sache entspringt, sei auf diese verdienstliche Zusammenstellung der den Kleinhausbau hemmenden Ursachen, auf die ja auch unsere Zeitschrift bei verschiedenen Gelegenheiten immer wieder hingewiesen hat — siehe auch die folgende Mitteilung in dieser Nr. — hiermit noch die besondere Aufmerksamkeit unserer Leser hingelenkt.
Die Schriftleitung.

Fuhrwerke bei den Besuchen des Seelsorgers wurden geltend gemacht. Wir einigten uns schließlich auf Zahlung einer besondereren Abgabe für jedes Grundstück, was in diesem Falle eine sehr harte Besteuerung war; denn die einzelnen Grundstücke durften statutenmäßig nur mit Einfamilienhäusern besetzt werden, von denen die meisten nur drei Stuben enthalten. Die großen Anforderungen haben denn auch dazu geführt, von dem Einfamilienhaus zu dem Mehrfamilienhaus übergehen zu müssen, weil die Kosten sonst nicht zu erschwingen waren.

Der Zeitverlust, welchen die Einholung der Ansiedelungsgenehmigung durch die vielen Verwaltungsstellen nach sich zieht, ist unglaublich. Mir ist ein Fall bekannt, wo eine Besiedelung durch Einsprüche des benachbarten Großgrundbesitzers aus Jagdinteressen eine Verzögerung von fast zehn Jahren herbeiführte, bis durch Klage beim Oberverwaltungsgericht die Genehmigung erstritten wurde. Heute wohnen dort bei Müncheberg Hunderte von Familien.

Es ist ja unausbleiblich, daß gesetzliche Bestimmungen, die in so ausgesprochener Weise den rücksichtslosen Eigennutz der Menschen geradezu herausfordern, zu einem Verhinderungsgesetz sich herausbilden müssen.

Angesichts dieses Ansiedelungsgesetzes sollen nun Kriegerheimstätten geschaffen werden, kleine Einzelhäuser auf ländlicher Scholle für Leute in beschränkten Erwerbsverhältnissen. Die Regierung selbst hat die Wirkung dieses Gesetzes empfunden und bei der Abwehr des Polentums durch eine in großem Maßstabe ausgeführte Besiedelung der polnischen Provinzen die Hindernisse des Gesetzes erst beseitigen müssen, indem sie die „Generalkommission" schuf, welche allein maßgebend sein soll, sobald es sich um Ansetzung deutscher Bauern und Aufteilung von Rentengütern handelt. Auf diese Weise sind alle die Hindernisse, welche durch die vielerlei Behörden, Verwaltungen und private Personen der Besiedelung bereitet werden können, gründlich aus dem Wege geräumt. Eine gleiche Vollmacht müßte einem Reichsheimstättenamt eingeräumt werden.

Wäre man so der Scylla des Ansiedelungsgesetzes entronnen, so droht doch noch die Charybdis des Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875, betreffend die Anlegung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften. Die näheren Ausführungen zu diesem Gesetz umfassen über 400 Seiten; es ist daher unmöglich, hier auf alle Einzelheiten einzugehen. Nur § 12 sei hervorgehoben, um zu zeigen, wie das Gesetz die Anlage kleinerer Heimstätten mit Einfamilienhäusern erschwert und ihre Entstehungsmöglichkeit völlig unterbindet.

Der Wortlaut des Gesetzes klingt ganz harmlos:

„Durch Ortsstatut kann festgestellt werden, daß an Straßen oder Straßenteilen, welche noch nicht gemäß der baupolizeilichen Bestimmungen des Ortes für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertiggestellt sind, Wohngebäude, die nach diesen Straßen einen Ausgang haben, nicht errichtet werden dürfen."

Die Erläuterungen hierzu lassen erkennen, welche Übelstände eintreten sollen, wenn dieser § 12 nicht bestände.

„Wenn an nicht fertiggestellten Straßen und weit entfernt von anderen Häusern Wohngebäude errichtet werden, dann entsteht hinsichtlich der letzteren und ihrer Bewohner ein förmlicher Notstand. Die Straße wird bei schlechtem Wetter unwegsam, die Häuser sind bei Feuersgefahr nicht durch die Spritzen zu erreichen, die mangelnde Entwässerung erzeugt Unreinlichkeit und Krankheiten, die unteren Teile der Gebäude passen nicht zu der Höhenlage, welche die Straße später erhält usw."

Diese Zustände bestehen aber doch tatsächlich in Tausenden von Dörfern und kleinen Landstädten der Monarchie, und gerade von dort erhält der Staat die zahlreichsten und kräftigsten Vaterlandsverteidiger. Das Fischerdorf Alt-Warp in Pommern z. B. hat fast tausend Einwohner, und nicht einen einzigen Pflasterstein, liegt auch nicht einmal an einer Chaussee; dabei kann fast jeder der dortigen Männer es sicher mit zwei Berliner Pflastertretern aufnehmen.

Man sieht aus diesem § 12 so recht, die Gesetze werden in Berlin gemacht unter dem Einfluß des Abwehr erheischenden Bodenwuchers und der Menschenanhäufungen in Massenhäusern. So ein Mietkasten mit fünf Geschossen auf freier Feldmark ohne Baum und Strauch, mit einer nomadisierenden Bevölkerung, ist sicher das scheußlichste Ergebnis rücksichtslosen Spekulantentums. Um dergleichen zu verhindern, wurde das Gesetz gemacht. Wären nur wenige Worte dem Gesetz beigefügt; „ausgenommen ist die Errichtung von Einfamilienhäusern", so wäre alles gut. Aber wir sind schon so von der Selbstverständlichkeit des Bodenwuchers durchsetzt, daß der Gedanke, in der Nähe von Städten Einfamilienhäuser zu errichten, gar nicht mehr in Betracht gezogen wird. Unter Einfamilienhäusern versteht man nur noch die herrschaftliche „Villa", nicht das Häuschen von drei Stuben und Küche, wie wir sie auf der „Freien Scholle" herstellten.

Diese Anschauung geht wie ein roter Faden durch das ganze Gesetz. Die hohen Grundstückspreise, die der Bodenspekulant erzielt, sollen herangezogen werden, um die Kosten eines wohlgepflasterten, beleuchteten, be- und entwässerten Ortes mit Schulen und Kirchen auszustatten. Dies ist ja alles recht schön und dem Auge wohlgefällig. Damit trifft man aber an der Bodenspekulation vorbei; denn wie es auch sonst immer geschieht, hat der Landschacherer alle Unkosten auf den Käufer abgelenkt. Dies war für diesen um so leichter, als jetzt nur noch der Großspekulant und die Banken wirksam den Plan behaupten konnten. Eine Monopol- und Ringbildung ist weit leichter zwischen wenigen Beteiligten zustande zu bringen als unter einer großen Menge. Man frage nur herum auf den Feldern von Zossen bis Bernau, von Fürstenwalde bis Finkenkrug, wem das Land gehört, das der Bauer heute noch pflügt. Ihm gehört es längst nicht mehr, er bestellt es nur gegen eine Pacht an eine der Großbanken oder Herrn Soundso.

Die Hauptstadt ist immer tonangebend für die Provinz, und so sehen wir auch in kleinen Orten schneidige Bürgermeister und Landräte in der Ausführung des § 12 schwelgen. Wo das Gesetz sagt: „durch Ortsstatut kann verboten werden", wird regelmäßig ausgelegt: „das Ortsstatut verbietet". Um die Auswüchse einer wüsten Bebauung zu verhindern, wird die Bebauung überhaupt verhindert.

Früher galten noch Chausseen für anbaufähige Straßen, Auch dies hat jetzt aufgehört hinter den letzten Gebäuden eines Ortes. Wo das Bauland so beschränkt wird, tritt die Monopolbildung ein mit den erhöhten Grundpreisen.

Selbst rückwirkende Kraft hat das Gesetz. Der Wiederaufbau eines durch Brand zerstörten Hauses kann verhindert werden und ist auch vielfach verhindert worden.

(Schluß folgt.)

MITTEILUNG.

ZUR KOMMENDEN FRIEDENSARBEIT. Der deutsche Verein Arbeiterheim, gegründet 1885, durch Pastor Dr. v. Bodelschwingh faßt in seinem Geschäftsbericht für das Kriegsjahr 1914 in knapper Form all das zusammen, was einsichtsvolle Männer schon seit Jahren auf dem Gebiete des Siedelungswesens erstreben und in unserer Zeitschriff stets Unterstützung gefunden hat. Es möge deshalb gestattet sein, an dieser Stelle die wesentlichsten Sätze des von Generalsekretär Behrendt verfaßten Schriftchens abzudrucken.

„25—30 Morgen kann nur der Landwirt brauchen, sie sollen ihm seinen Lebensunterhalt geben. Schrebergärten, die in der Regel nur 180—200 qm groß sind, sind zwar sehr schätzenswert, aber immerhin ein Notbehelf; es läßt sich ja manches für den Frühbedarf daraus ziehen, aber die Hauptsache muß doch gekauft werden.

Es gibt aber noch ein Mittelding zwischen beiden, ein Stück Land, das den gesamten Bedarf der Familie für das ganze Jahr deckt und das die Familie allein ohne fremde Hilfe bearbeiten kann, kein Pachtland, das dem Pächter doch nur lose anhängt, sondern eine eigene Scholle mit der die Familie verwächst."

„Das Ziel muß sein: ‚Möglichst jedem deutschen Familienvater ein eigenes Heim auf eigener Scholle, ein Stück Land von mindestens 1250 qm Größe, mit einem Einfamilienhause darauf, eine kleine Landwirtschaft für den Bedarf der eigenen Familie, Produzent und Konsument in einer Person. Eine solche Fläche, von der 250 qm für Haus und Hofraum, 400 qm für Gemüseland, 600 qm für Kartoffelland verwendet werden, reicht aus, den gesamten Bedarf an Kartoffeln, Gemüse und Obst selbst der größten Familie für das ganze Jahr zu decken. Die Viehhaltung, die dadurch ermöglicht wird, liefert Fleisch und Eier für den halben Preis und weniger. Der Reinertrag einer Fläche von 1250 qm zugunsten des Haushaltsetats kann bei sachgemäßer Ausnutzung auf mindestens 200 Mk. im Jahr veranschlagt werden."

„Das Ziel, das der Verein erstrebt und dem mit seine Arbeit gilt, ist: zu erreichen, daß der Grund und Boden für Kleinsiedelungszwecke aufgeschlossen wird, daß die ländlichen Bezirke der Städte durch gesunde Ansiedelungsbedingungen für Wohnzwecke nutzbar gemacht werden. Die heutigen Ansiedelungsgesetze arbeiten der Bodenspekulation geradezu in die Hände, zwingen zu dichter Bebauung und treiben die Bodenpreise in die Höhe."

„Der § 13 des Ansiedelungsgesetzes für die alten preußischen Provinzen am 10. August 1904 beispielsweise muß folgenden Zusatz erhalten: ‚Die Ansiedelungsgenehmigung ist ferner nicht erforderlich für Wohnhäuser, die nur für eine Familie bestimmt, von einem gemeinnützigen Verein oder einer gemeinnützigen Gesellschaft oder sonstigen gemeinnützigen rechtsfähigen Korporation errichtet sind und ihrem Inhaber sofort als gerichtliches Eigentum übertragen werden‘.

„Ebenso muß durch geeignete gesetzliche Bestimmungen Sorge dafür getragen werden, daß die ‚Ortsstatute‘ gezwungen werden können, die Anforderungen an Straßen und Entwässerungsanlagen für solche Kleinsiedelungen auf das Mindestmaß zn setzen."

„Ferner herbeizuführen ist eine gleichmäßige Verteilung der Schullasten. Es sind doch ganz ungesunde Verhältnisse, wenn in den Gemeinden eines Kreises die Schulkosten für das Kind zwischen 18½ und 64 Mk. schwanken; da ist es ganz natürlich, daß die Gemeinden, deren Schullasten durch solche Kleinsiedelungen vergrößert werden, Abfindungen für jede Siedelung verlangen, und diese Abfindungen schwanken beispielsweise wiederum in den Gemeinden eines Kreises zwischen 150 und 2800 Mk. für jede Siedelung! Von einer gemeinnützigen Siedelungsgesellschaft wurden für 40 Arbeiterfamilien 50000 Mk. verlangt, in einem anderen Falle 112% der Bausumme. Daß mit solchen hohen Forderungen eine Kleinsiedelung sehr oft einfach hintertrieben werden soll, liegt doch nur zu klar auf der Hand."

Dann folgen einige sehr beherzigenswerte Winke für die Anlage der Straßen, die nicht oft genug wiederholt werden können.

„Die Forderungen für Wegeanlagen schwanken zwischen 2 und 30 Mk. für das laufende Meter Straßenfront der Siedelung, betragen also bei 20 m 40—600 Mk. Es werden leider sehr vielfach städtische Verhältnisse auf Landgemeinden übertragen; das ist einmal kostspielig, zum anderen wirken aber auch städtische Straßen in ländlichen Bezirken geradezu unschön, sie fügen sich in das Bild der bestehenden Wege gar nicht ein."

„Für die Verkehrstraßen genügt eine 6½ m breite Fahrbahn, zu beiden Seiten je mit 50 cm breiten, offenen Gräben zur Beseitigung der Tageswässer. Die Fahrbahn mit einer 20 cm starken eingewalzten Packlage und mit einer 8 cm starken Decklage versehen. Die Straße so gewölbt, daß die Tageswässer in die Gräben abfließen. Keine Bürgersteige. Für die Wohnstraßen sind 4½ m ausreichend mit gleichen Gräben und in gleicher Ausführung."

„In dieser Art ausgeführte Straßen genügen, wie die Erfahrung lehrt, allen Anforderungen und bieten, da die Häuser mindestens 3 m hinter der Straßenflucht zurückbleiben müssen, mit den gepflegten Vorgärten, den mit Gras besäten Grabenrändern, den kleinen Übergängen über die Gräben zu den Einfamilienhäusern und den Baumreihen ein ungemein anziehendes Bild. Die Verkehrsstraße kostet in dieser Ausführung nicht mehr als 20 Mk., die Wohnstraße nicht mehr als 16 Mk., für das laufende Meter ganzer Straßenbreite. Rechnet man ¾ der Siedelungen an Wohnstraßen, ¼ an Verkehrstraßen, so kostet das laufende Meter ganzer Breite 17 Mk. oder halber Breite 8,50 Mk.; es wären also bei einer Siedelungsfront von 20 m für Straßenkosten 170 Mk. aufzubringen, und das ist erträglich."

„Zur Entwässerung wird vielfach eine unterirdische Ableitung gefordert. Dadurch wird die Siedelung aber nicht nur unerschwinglich verteuert, es gehen ihr auch höchstwichtige Dungstoffe verloren. Jede Fläche mit ½ Morgen Größe ist in der Lage, die Abwässer des Einfamilienhauses in der aller nutzbringendsten Weise aufzunehmen."

Daran schließen sich ebenso praktische wie einfache Vorschläge über die Kapitalbeschaffung und die Gründung staatlicher Ansiedelungsämter, an, die angesichts der jetzt hochgehenden Wogen der Siedelungsliteratur geradezu beruhigend wirken.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

GROSSSTÄDTISCHE BODENPREISE. VON RUD. EBERSTADT, BERLIN. SONDERABZUG AUS SCHMOLLERS JAHRBUCH FÜR GESETZGEBUNG, VERWALTUNG UND VOLKSWIRTSCHAFT IM DEUTSCHEN REICHE. HERAUSGEGEBEN VON GUSTAV SCHMOLLER. VERLAG VON DUNCKER & HUMBLOT IN MÜNCHEN UND LEIPZIG.

AUSZUG:

„In den Mitteilungen des Schutzverbandes für deutschen Grundbesitz No. 42 (1914) ist behauptet worden, „daß in Groß-Berlin Bauland in großen Mengen zu 4—5 Mk. für den Quadratmeter erhältlich sei. Die Behauptung wurde unterstützt durch den Verein der Berliner Vororte, der erklärte, daß im Interessengebiet der Vororte eine Überfülle von baureifen Baustellen zu 6—8 Mk. für den Quadratmeter angeboten werde. Es erschien von allgemeinem Interesse, für die genaue Beantwortung dieser Frage amtliches Material zu beschaffen. Das für den Zweck der Erhebung aufgestellte Formular ersuchte die beteiligten Behörden in Berlin, Nachbargemeinden und Vororten um Ermittlung der Bodenpreise, die von privaten Bauunternehmern in den Jahren 1912, 1913, 1914 gezahlt wurden für baureifes Gelände bei Neubauten, in denen sich Kleinwohnungen bis zu zwei Stuben, Kammer und Küche befinden."

„Die eingegangenen Angaben gewähren erstmalig eine Übersicht über den Stand und die Entwicklung der Bodenpreise für den Kleinwohnungs-

bau in Groß-Berlin und in den angrenzenden Vororten; es ist der erste Fall, daß amtliche Zahlen über das ganze Baugebiet einer Großstadt gegeben werden. Ausgeschlossen von der Aufnahme blieben alle Grundstücke, auf denen keine Kleinwohnungen bis zu vier Räumen errichtet wurden. Die ermittelten Bodenpreise sind deshalb nur als untere Wertgrenze zu betrachten und gestatten keinen Rückschluß auf den allgemeinen Stand der Bodenwerte oder auf die Preise der lediglich Mittelwohnungen und herrschaftliche Wohnungen enthaltenden Grundstücke, die vielmehr wesentlich höher stehen. Ferner ist darauf hinzuweisen, daß die Erhebung im Mai 1914 unter der Herrschaft der ungünstigsten Konjunktur im Grundstücksgeschäft stattfand, und in einem Zeitpunkt, der durch den Rückgang der Bautätigkeit und die Notlage im Realkredit gekennzeichnet ist."

„Die Behauptung, daß brauchbares Bauland für den Kleinwohnungsbau in Groß-Berlin — selbst wenn man den Ausdruck auf die äußeren, mit Berlin nicht baulich zusammengeschlossenen Vororte anwenden wollte — zu 4—5 Mk. zu haben sei, ist danach eine Fabel. Aber auch der Bodenpreis von 10 Mk., der sich in einzelnen nördlichen Vororten fand, ist — was in den zu Eingang Seite 261 erwähnten Ausführungen verschwiegen wurde — nur ein nominell niedriger, der durch die geringe Ausnutzung aufgehoben wird. Es handelt sich zumeist um Gelände der im Gegensatz zum Gebiet der Mietkaserne stark beschränkten Bauklassen, bei denen die Bebaubarkeit bis auf 30% der Bodenfläche und zwei Geschosse Bauhöhe heruntergeht. Bei Vergleichen mit England und Belgien, die für den Flachbau regelmäßig eine Ausnutzung von 75% bis 66⅔% zulassen, ist der Berliner Bodenpreis der stark beschränkten Bauklassen deshalb zu verdoppeln, gegenüber der von mir allein herangezogenen Mietkasernenbebauung aber zu vervierfachen. Ein Hauptmoment ist ferner, daß bei dem billigen Vorortgelände der Anschluß an Kanalisation nicht allgemein vorhanden oder vor dem Verkauf der Baustellen nicht ausgeführt ist. Auch dieser Umstand, der für die Bodenspekulation von wesentlicher Bedeutung des Schutzverbandes verschwiegen. Weiter sind die Verschiedenheiten der Lage und die sonstigen preisbildenden Faktoren in Betracht zu ziehen. Wenn man die obigen Beschränkungen und Mängel in Betracht zieht, erscheint die 90-Mk.-Baustelle in Berlin noch geradezu billig. Es ist danach nicht weiter verwunderlich, daß die angeblich niedrigen Bodenpreise in den ausgesonderten Bezirken, wie der Mangel jeder Bautätigkeit zeigt, für den unternehmermäßigen Bau von Kleinwohnungen tatsächlich nicht vorhanden sind."

EINGÄNGE.

ZWEI JAHRE STÄDTEBAU. Von Alfred Dambitsch. Veröffentlicht in der Sonntagsbeilage No. 29 zur Vossischen Zeitung No. 362, Berlin Jahrgang 1915 (Seite 227 und 228).

DIE ARME SCHÖNHEIT. Von Baurat Josef Pospisil. Veröffentlicht in No. 159 der Bosnischen Post, Sarajewo, Jahrgang 1915 (Seite 3 und 4).

STÄDTISCHE SIEDELUNGS-POLITIK NACH DEM KRIEGE. Ein Programm organisatorischer, finanzieller und gesetzgeberischer Maßnahmen in Reich, Staat und Kommune. Von Fritz Beuster, Stadtbaurat a. D. Berlin 1915, Carl Heymanns Verlag. Preis 1 Mk.

OSTPREUSSEN UND SEINE BODENSTÄNDIGE BAUKUNST. Von Professor Robert Mielke. Mit 11 Abbildungen. Charlottenburg 1915, Verlag von Robert Kiepert. Preis 0,50 Mk.

AUFGABEN DES STÄDTEBAUS UND DES HEIMATSCHUTZES BEIM WIEDERAUFBAU ZERSTÖRTER ORTSCHAFTEN. Von Architekt E. Maul, Assistent im Seminar für Städtebau an der Königl. Technischen Hochschule Berlin. Mit 32 Abbildungen. Charlottenburg 1915, Verlag von Robert Kiepert. Preis 1,20 Mk.

GÜRSCHNER UND BENZEL, DER STÄDTISCHE TIEFBAU. Leitfaden für technische Schulen und Gemeindebeamte. Erster Teil: Bebauungspläne und Stadtstraßenbau. Von Professor Benzel. Leipzig und Berlin 1915, Verlag von B. G. Teubner. Preis kartoniert 3,80 Mk.

KRIEGSHILFSKOMMISSION FÜR DIE PROVINZ OSTPREUHSEN. Bericht über die zweite Sitzung am 6. Februar 1915.

CHRONIK.

WIEDERAUFBAU DES OBERELSASS. Als eine schwierige, aber auch sehr dankbare Aufgabe stellt sich der Wiederaufbau des oberen Elsaß dar. Bietet sich doch mit ihm die nie wiederkehrende Gelegenheit, begangene Sünden wieder gut zu machen und die Anforderungen moderner Technik und modernen Verkehrs mit der Landschaft an sich und den historischen Städtebildern in Einklang zu bringen. In Thann und Sennheim wird mit besonderer Vorsicht zuwege gegangen werden müssen, um das Alte und organisch Gewachsene nicht zu zerstören, oder um es mit feinem Verständnis wieder zutage zu fördern, wo es unter neuzeitlichen Geschmacklosigkeiten verborgen liegt. Dies gilt besonders für Thann, wo viele einzelne Kunstdenkmäler erhalten sind. Sennheim hat schwer gelitten. Die alten Befestigungswerke aus dem 14. Jahrhundert sind stetem Wandel und Fortschritt unterworfen gewesen. Aus diesen Fortifikationswerken mit den alten Türmen ließen sich neue malerische Anlagen schaffen, die den altertümlichen Charakter des Ortes — schon im Jahre 1271 als befestigte Stadt erwähnt — wirkungsvoll hervortreten ließen. Eine Eigenart des oberen Elsaß sind die einzelnen Bauernhöfe, Fermen, in hoher Gebirgslage. Viele von ihnen sind zerstört. Ihre Aufrichtung soll von dem Gesichtspunkte aus erfolgen, daß das aus uralten Anfängen und Notwendigkeiten entstandene Bauernhaus in seiner traulichen Schönheit wieder erstehe und doch bessere Lebensbedingungen seinen Bewohnern biete.

DIE PATENSTÄDTE FÜR OSTPREUSSEN. Die von dem früheren Landrat des Kreises Gumbinnen, jetzigen Polizeipräsidenten von Schöneberg, Freiherrn v. Lüdinghausen gegebene Anregung zur Übernahme der Patenschaft für den Wiederaufbau der durch den Krieg zerstörten ostpreußischen Ortschaften seitens solcher Kommunalverbände, die von der direkten Einwirkung der Kriegsereignisse verschont geblieben sind, hat überall im Reiche freudige Zustimmung und tatkräftige Förderung erfahren. 24 Kriegshilfsvereine sind bereits begründet, und eine Anzahl ist noch in der Bildung begriffen. Bekanntlich wollen die Kriegshilfsvereine in den Orten bzw. Bezirken, über die sie die Patenschaft übernehmen, der staatlichen Kriegsfürsorge ergänzend zur Seite treten. Folgende Kriegshilfsvereine sind, wie wir der Ostpreußischen Zeitung entnehmen, bisher begründet:

Regierungsbezirk Königsberg.

Für den Kreis Pr.-Eylau (ländliche Ortschaften): Kriegshilfsverein Großherzogtum Sachsen für den Kreis Pr.-Eylau; Vorsitzender: Oberbaudirektor Kriesche, Weimar;

2. für Domnau (Stadt): Kriegshilfsverein Berlin-Schöneberg; Vorsitzender: Dr. Freiherr v. Lüdinghausen;

3. für Gerdauen (Stadt): Kriegshilfsverein Berlin-Wilmersdorf; Vorsitzender: Dr. Freiherr v. Lüdinghausen;

4. für Nordenburg (Stadt): Kriegshilfsverein Grunewald; Vorsitzender: Regierungsrat a. D. Dr. Stackmann, Gemeindevorsteher;

5. für Gerdauen (ländliche Ortschaften): Südliche Vororte Berlins;

6. für Heilsberg (ganzer Kreis): Kriegshilfsverein im Regierungsbezirk Düsseldorf;

7. für Memel (Stadt und Kreis): Kriegshilfsverein Mannheim;

8. für Rastenburg (ganzer Kreis): Kriegshilfsverein im Regierungsbezirk Arnsberg;

9. für Wehlau (ganzer Kreis): Kriegshilfsverein im Regierungsbezirk Düsseldorf.

Regierungsbezirk Gumbinnen.

1. Für Angerburg (ganzer Kreis): Kriegshilfsverein im Regierungsbezirk Düsseldorf;

2. für Darkehmen (ganzer Kreis): Kriegshilfsverein in Dresden und Umgegend; Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Beutler;

3. für Goldap (Stadt und Kreis, jedoch ohne die Kirchspiele Groß-Rominten und Dubeningken): Landesverein Braunschweig; Vorsitzender: Handelskammerpräsident Geh. Kommerzienrat Schmidt;

4. für die Kirchspiele Groß-Rominten und Dubeningken, Kreis Goldap: Kriegshilfsverein Potsdam; Vorsitzender: Bürgermeister Rauscher;

5. für Gumbinnen (ganzer Kreis): Kriegshilfsverein Berlin vorm. Metallsammlung; Vorsitzender: Dr. Freiherr v. Lüdinghausen;

6. für Oletzko: Kriegshilfsverein im Regierungsbezirk Düsseldorf;

7. für Pillkallen (ganzer Kreis ohne Schirwindt): Kriegshilfsverein im Regierungsbezirk Breslau; Vorsitzender: Regierungspräsident Freiherr v. Tschammer und Quaritz;

8. für Stallupönen (Stadt): Kriegshilfsverein der Stadt Kassel und des hessisch-waldeckschen Städtetages; Vorsitzender: Oberbürgermeister Koch;

9. für Stallupönen (Landkreis ohne Eydtkuhnen): Kriegshilfsverein im Regierungsbezirk Wiesbaden;

10. für Eydtkuhnen: Bremen.

Regierungsbezirk Allenstein.

1. Für Lyck (ganzer Kreis): Hilfsverein im Regierungsbezirk Oppeln; Vorsitzender: Regierungspräsident v. Schwerin;

2. für Neidenburg (ganzer Kreis ohne Soldau): Verein im Regierungsbezirk Arnsberg;

3. für Soldau (Stadt): Kriegshilfsverein Charlottenburg; Vorsitzender: Polizeipräsident v. Hertzberg;

4. für Ortelsburg (ganzer Kreis): Kriegshilfsverein Berlin; Vorsitzender: Präsident v. Klitzing;

5. für Hohenstein (Stadt): Kriegshilfsverein Leipzig; Vorsitzender: Reichsgerichtsrat Dr. Ackermann.

DIE SCHÖNHEIT DES PARISER PLATZES IN BERLIN. Das Oberverwaltungsgericht hat die Revision des Bankiers Fritz Sponholz, der sein Pariser Platz No. 1 und Königgrätzer (jetzt Budapester) Straße 141, südlich neben dem Brandenburger Tor gelegenes Haus abreißen wollte, ehe noch ein genehmigter Entwurf zu einem Neubau vorlag, zurückgewiesen. Der Polizeipräsident hatte durch eine Verfügung auf Grund des Allgemeinen Landrechts dies Vorhaben verboten. Auf die hiergegen eingelegte Klage bestätigte der Bezirksausschuß Berlin die Verfügung als zu Recht bestehend, weil zu dem Abbruch des Hauses nach § 36 des Allgemeinen Landrechts die Erlaubnis der Baupolizeibehörde erforderlich sei. Die Revisionsentscheidung des Oberverwaltungsgerichts enthält bemerkenswerte Betrachtungen über die architektonische Schönheit des Pariser Platzes. Nachdem der höchste preußische Verwaltungsgerichtshof in eingehenden juristischen Ausführungen dargelegt hat, daß nach der Entstehungsgeschichte des § 36 des Allgemeinen Landrechts das Polizeipräsidium nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet war, im vorliegenden Fall die Erlaubnis zum Abbruch zu versagen, führt das Urteil aus:

„Die Schönheit des Pariser Platzes wird in hohem Maße mitbedingt durch die Geschlossenheit seiner Anlage und die vollendete Harmonie und Symmetrie seiner baulichen Ausgestaltung, namentlich aut der Westseite. Die zu beiden Seiten des Brandenburger Tores nach dem Pariser Platz zu sich anschließenden Wohnhäuser weisen dieselben Ausdehnungen und die gleiche architektonische Gliederung auf, bilden in ihren wohlabgewogenen Verhältnissen eine wirkungsvolle Umrahmung und gleichzeitig einen glücklich gefühlten Gegensatz zu der monumentalen Gestalt des Brandenburger Tores. In dieser Einheitlichkeit der Gesamtarchitektur liegt der Hauptreiz der Westfront des Platzes. Dieser Reiz würde in gröblichster Weise vernichtet werden, falls das Haus des Klägers abgerissen und dadurch die Harmonie und Geschlossenheit des Platzes zerstört wird. Gerade bei dieser einzigartigen Schönheit des Bildes mußte die Wirkung eines derartigen gewaltsamen Eingriffs, die unter anderen Verhältnissen bei dem Fehlen eines Gegensatzes vielleicht weniger schroff in die Erscheinung tritt, von jedem für ästhetische Gestaltung offenen Auge als ein positiv häßlicher und verletzender Zustand empfunden werden. Nun ist die Schaffung eines derartigen Zustandes bei dem Abbruch eines Gebäudes allerdings etwas Unvermeidliches. Die Auslösung eines ästhetischen Unlustgefühls beim Anblick des so entstellten Platzes wird aber zumeist durch das ohne weiteres mitauftretende Empfinden unterdrückt werden, daß es sich nur um einen nicht zu verhütenden Übergangszustand handle, der verschwindet, sowie der Neubau ausgeführt sei. Anders liegt die Sache indessen, wenn es sich um einen, obschon nicht dauernden, so doch auch nicht lediglich vorübergehenden und als solchen sich erkennbar darstellenden Zustand handelt. Bei längerer Dauer wird die Beschaffenheit einer solchen Lücke von dem Beschauer regelmäßig als positiv häßlich empfunden werden, namentlich wenn sie sich, wie hier, an einem Platz von so hervorragender künstlerischer und geschichtlicher Bedeutung befindet. Daß im vorliegenden Fall nicht ein lediglich vorübergehender Zustand durch die beim Abbruch des Sponholzschen Hauses unvermeidliche Folge eingetreten wäre, ergibt sich aus der einfachen Betrachtung, daß auch heute — die Schuld daran mag, liegen auf welcher Seite sie wolle — noch kein Bauplan besteht, der die Genehmigung der in Betracht kommenden Behörden gefunden hat. Es würde also durch das Niederlegen des Hauses der besonderen Art des hier zur Entscheidung stehenden Falles eine grobe Verunstaltung herbeigeführt werden."

ZUR UNTERTUNNELUNG DER STRASSE „UNTER DEN LINDEN" IN BERLIN. Die beiden Tunnels für die Städtische und die Große Berliner Straßenbahn am Opernhause sind so weit im Bau vorgeschritten, daß mit ihrer Vollendung in diesem Jahre gerechnet wird. Am weitesten ausgebaut ist der Tunnel der Großen Berliner Straßenbahn, der unter dem ehemaligen Festungsgraben beginnt und im Kastanienwäldchen an der Neuen Wache mündet. Dieser Tunnel ist wie der für die städtischen Bahnen zweigleisig. Beide Tunnels sind voneinander getrennt und bereits zum größten Teil fertig betoniert. Der südliche Tunnel beginnt nahe der Behrenstraße auf dem Platz vor der alten Königlichen Bibliothek und mündet ebenfalls im Kastanienwäldchen. Bei einer Verkehrsstörung in einem dieser Tunnels würde in Zukunft immer nur ein Betrieb betroffen und könnte bei längerer Betriebsstörung der andere Tunnel für die Dauer der Störung von beiden Bahnen benutzt werden.

ZU EINEM NEUEN STADTBEBAUUNGSPLAN für Ortelsburg ist von Professor Möhring, Berlin, eine Skizze nebst Gutachten geliefert worden. Die lange Straße zur Burg, die jetzt hauptsächlich in Trümmern liegt, erhält danach eine gerade Richtung. Die Biegungen fallen fort, und die Straße wird zwei Meter breiter. In dieser Straße werden Seminar und Gymnasium, ersteres auf seiner alten Stelle, letzteres im Pfarrhausgarten, die Hauptzierde sein. Das neue Stadtschulgebäude soll in den Burggarten kommen mit der Front zum alten Schweinemarkt, der unter Umständen zum Spiel- und Turnplatz dienen soll. Der Markt wird auf den Uferplatz am Haussee verlegt, der durch abgeführten Schutt erweitert werden soll. Rings um den kleinen Haussee herum, der mitten in der Stadt liegt, wird die Anlage einer Uferpromenade geplant, die mit Bäumen bepflanzt werden soll. Zeitungsnachrichten zufolge ist auf dieser Grundlage der Plan vom Bezirksarchitekten Roßwog aufgestellt worden.

IN DEM ENGEREN WETTBEWERB um Entwürfe zur Bebauung eines größeren Geländes in Wiesdof-Leverkusen, enthaltend u. a. Kirche und Mittelschule, wurde den Architekten Professor Peter Klotzbach in Barmen und Karl Blattner in Frankfurt für ihre gemeinsame Arbeit der I. Preis und die Ausführung zuerkannt. Es waren außerdem an dem Wettbewerb beteiligt: Geheimer Baurat Professor Pützer in Darmstadt und Diözesan-Baumeister Renard in Köln.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

12. Jahrgang 1915 Heft 10/11.



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

WETTBEWERB ZUR BEBAUUNG EINES STÄDTISCHEN BAUBLOCKS AN DER KÖNIGSTRASSE IN MAGDEBURG.

Von Geheimem Baurat, Stadtbaurat PETERS, Magdeburg.

Zur Gewinnung vorbildlicher Entwürfe für die Bebauung eines Baublocks an der Königstraße war unter den in Magdeburg ortsansässigen Architekten ein Wettbewerb ausgeschrieben, der manche allgemein beachtenswerte Ergebnisse geliefert hat und daher in den nachfolgenden Zeilen, unter Veranschaulichung durch Abbildungen nach den durch einen Preis oder Ankauf ausgezeichneten Entwürfen, kurz besprochen werden soll.

Die Königstraße ist die Hauptstraße der „Nordfront“ von Magdeburg, d. h. des nördlicheu Erweiterungsgeländes, das vom Militärfiskus erworben war und gegenwärtig fast vollständig bebaut ist, abgesehen von dem letzten großen Baublock, um dessen Aufschließung es sich eben handelt. Dieser, ursprünglich für militärische Neubauten bestimmt, ging durch Austausch wieder in städtischen Besitz über, nachdem die Militärverwaltung es vorgezogen hatte, für die umfangreichen Kasernenneubauten anderweit ein geeignetes Gelände auszuwählen. Der Baublock, zwischen König-, Sandtor-, Bötticher- und Hansastraße belegen, nimmt eine Fläche von 38468 qm ein und befindet sich in nächster Nachbarschaft des Askanischen Platzes, auf welchen die mächtige Königsbrücke ausmündet, also in besonders bevorzugter Lage. Die Bestimmungen des dem Wettbewerb zugrunde gelegten Programms sahen eine Höchstbesetzung des Geländes mit Gebäuden einschließlich der Höfe, jedoch ausschließlich etwaiger Vorgärten, d. h. also verkaufsfähiges Bauland innerhalb der Baufluchtlinien, in der Gesamtfläche von 26000 qm vor, indem davon ausgegangen wurde, daß hierbei gerade noch eine vorteilhafte Ausnutzung des kostspieligen Baugeländes möglich erschiene, für das ein Selbstkostenpreis des Bodens einschließlich der Straßenbaukosten von etwa 50 Mk. für das Quadratmeter in Anrechnung gebracht werden muß. Der ganze Block sollte in der höchst zulässigen Ausnutzung nach „altstädtischer Bauweise“ bebaut werden dürfen, die nach der Bauordnung für die Stadtgemeinde Magdeburg die Errichtung von vier Wohngeschossen übereinander mit einem nur zum Teil ausgebauten Dachgeschoß vorsieht. Auf die Einzelbestimmungen braucht nicht weiter eingegangen zu werden; man hatte sich absichtlich auf die ortsansässigen Architekten beschränkt, denen die betreffenden Baubedingungen genau bekannt sind, abgesehen davon, daß ihnen durch Beteiligung am Wettbewerb eine erwünschte Gelegenheit zur Betätigkeit in jetziger schwerer Zeit geboten werden sollte.

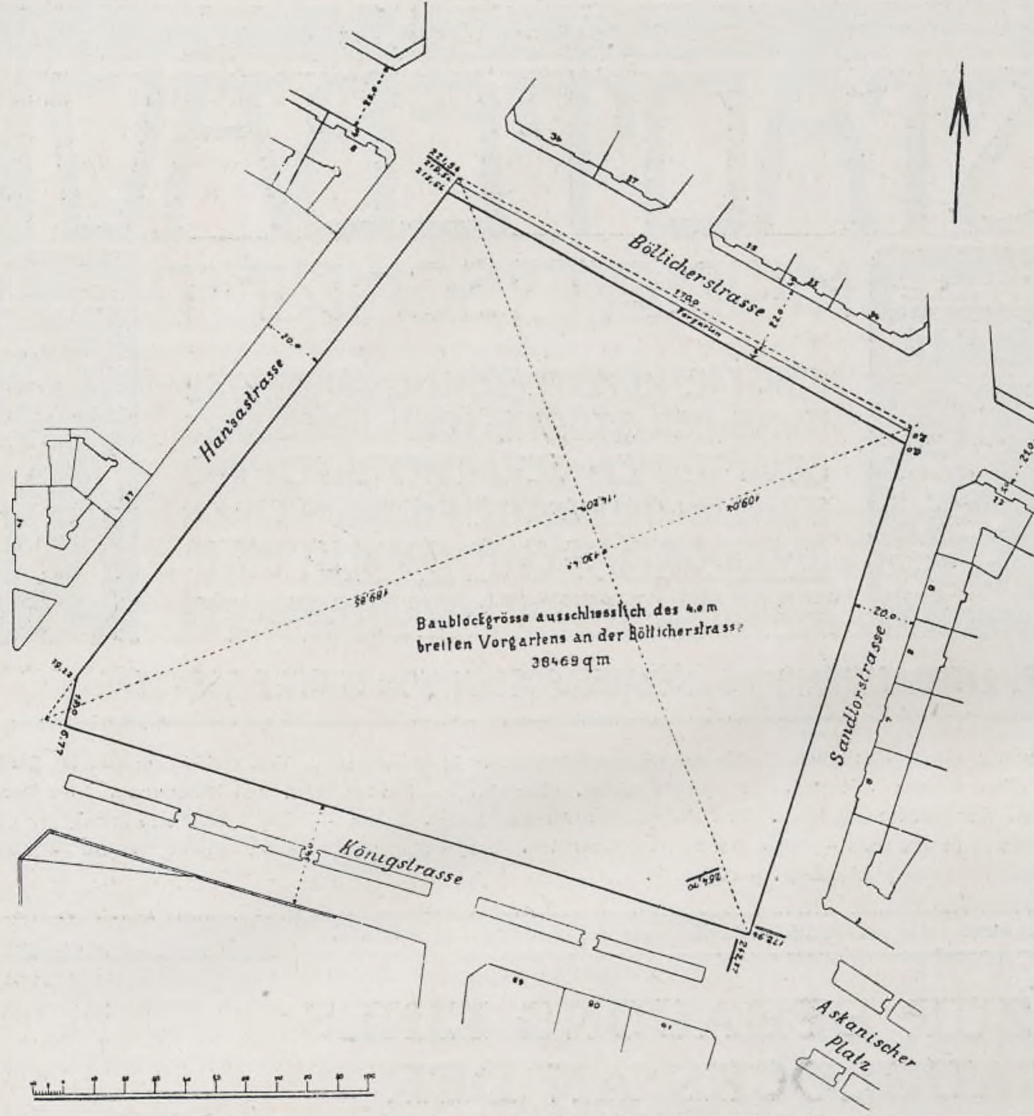


Abb. 1. Lageplan des bearbeiteten Baublocks in Magdeburg.

Das Gelände kommt vornehmlich für die Errichtung besserer Mietshäuser in Betracht. Es handelt sich dabei in der Hauptsache um Wohnungen von 5—6 Zimmern; jedoch sind auch Wohnungen von 3—4 Zimmer in geringer Anzahl vorzusehen. An einzelnen Stellen ist die Einrichtung von Ladengeschäften im Erdgeschoß nicht ausgeschlossen, dagegen sind größere Geschäftshäuser nicht in Aussicht zu nehmen, da sie in dieser Stadtlage nicht am Platze wären.

Die Ansprüche an die zeichnerische Leistung waren in der Ausschreibung zwar auf ein Mindestmaß eingeschränkt worden; immerhin waren mehrere Blätter von recht großem Format zu fertigen. Da für sämtliche Zeichnungen der einheitliche Maßstab von 1 : 200 mit Rücksicht auf die Grundrißanordnung der Wohnbebauung vorgeschrieben war, auch nicht entbehrt werden konnte, auch ein Schaubild des gesamten Blocks „gewünscht" wurde, so erwuchs den Bewerbern ein reichliches Maß von Arbeit, die die Aufwendung von drei Preisen in Höhe von 3000, 2000 und 1000 Mk. unter Inaussichtstellung von zwei Ankäufen zum Preise von je 500 Mk., insgesamt also im Betrage von 7000 Mk. durchaus rechtfertigte. Die Beteiligung seitens der Magdeburger Architektenschaft war denn auch eine verhältnismäßig recht stattliche, indem 19 Entwürfe mit zusammen 169 Blättern eingegangen waren. Die Heranziehung der Verfasser preisgekrönter oder angekaufter Entwürfe zur weiteren Ausführung sollte übrigens, wenn sie auch nicht zugesichert werden konnte, doch wohlwollend erwogen werden. Wenn auch der Wettbewerb, der von vornherein nur als ein Ideenwettbewerb aufgefaßt werden konnte, einen derart hervorragenden Entwurf, daß ihm ohne weiteres der erste Preis hätte zuerteilt werden müssen, nicht gebracht hat, so sind doch mannigfache dankenswerte Anregungen gegeben, die bei der endgültigen Planung wohl Beachtung verdienen. Das Preisgericht*) ist sich darüber einig geworden, die für den ersten und zweiten Preis zur Verfügung stehende Summe von 5000 Mk. in zwei gleiche Preise zu teilen und dem Entwurfe „Neuland" der Magdeburger Bau- und Kreditbank (Architekten Joh. Duvigneau, F. Stapff und W. Fischer), sowie dem Entwurfe „Geluk" (Architekt Maximilian Worm) zuzuerkennen. Ein dritter Preis von 1000 Mk. wurde dem Entwurfe „Drei Plätze" des Regierungsbaumeisters a. D. Oskar Höpffner zuteil. Zwei Entwürfe wurden zum Ankauf zum Betrage von je 500 Mk. empfohlen, nämlich Entwurf „Freiheit in Grenzen" des Architekten Aug. Stockmeier und Entwurf „Oase" des Architekten Hermann Zemter, sämtlich in Magdeburg ansässig.

Die Stadtgemeinde beabsichtigt, das Baugelände in einzelnen Baustellen zur Bebauung zu verkaufen, wobei aber auf eine möglichst einheitliche, natürlich in jeder Beziehung zweckmäßige und der Lage in guter Stadtgegend entsprechende Bebauung Bedacht genommen werden soll. Es versteht sich von selbst, daß mit Rücksicht auf diese möglichst einheitliche Wirkung des gesamten Baugeländes, beim Verkauf der Baustellen den Käufern gewisse Bedingungen vorgeschrieben werden müßen, ohne sie im übrigen in der Anordnung der Einzelbebauung zu sehr zu beschränken. Daß darin eine große Schwierigkeit liegt, darf nicht verkannt werden, da z. B. eine gleichzeitige Bebauung des ganzen, wenn auch durch die Straßenteilungen in einzelne Gruppen aufgelösten Baublocks doch kaum zu erzielen sein wird. Die Einhaltung gleicher Höhen für Hauptgesims und Firstlinien, vielleicht auch durchgehender Gesimse, wird sich aber für zusammenhängende Blockfassaden, zumal wenn solche nur gruppenweis angeordnet sind, nach dem Grundplan immerhin ermöglichen lassen. Geringere Schwierigkeit wird die Vorschrift der Einhaltung einer rückwärtigen Baufluchtlinie bereiten, auf welche aus Hinsicht auf die einheitliche Wirkung der Höhe, namentlich der Bepflanzung des Blockinneren, großer Wert zu legen und auch in den meisten besseren Entwürfen des Wettbewerbs tatsächlich Wert gelegt ist.

*) Als auswärtiger Preisrichter war Professor Bruno Möhring anstelle unseres erkrankten Herausgebers getreten. D. S.

Die beifolgenden Abbildungen zeigen, wie ernst die Bewerber an die Lösung der Aufgabe herangetreten sind, die, so einfach wie sie auf den ersten Blick erscheinen mag, doch eine große Vielgestaltigkeit der Blockaufschließung zuläßt. Die Abb. 1 im Text bildete die dem Programm beigegebene Unterlage. Die Abbildungen a der Tafel 54 und auf Tafel 55 bringen die eigenartige Auffassung des Entwurfs „Neuland“ zur Anschauung mit zwei Schaubildern des gegen die Königstraße zurücktretenden vornehmen, von drei Seiten abgeschlossenen Platzes, der in der Mittelachse den Blick auf den großen Mittelhof mit reizvollem Abschluß frei läßt. Die Verfasser nehmen eine starke Aufhöhung des Hauptplatzes in der Mitte des Blocks an, und zwar von 2,80 m, was natürlich mit Rücksicht auf die Höhe der Kosten für die höhere Gebäudeausführung nicht unbedenklich erscheint. Dafür sollen die Straßenfronten mit einem Sockelgeschoß versehen werden, das für die Unterbringung der Wirtschaftsräume, für den Verkehr der Boten, Lieferanten usw. ausgenutzt werden soll. Damit wird bezweckt daß die gartenmäßig ausgebildeten, fast allseitig abgeschlossenen vier Binnenhöfe in den Blockecken für die behagliche Benutzung durch die Anwohner vor unliebsamen Störungen bewahrt bleiben. Die Gartenhöfe sind gemeinsam; alle häuslichen Verrichtungen, die sonst auf dem Hofe sich abwickeln, werden, wie z. B. Teppichklopfen, in das Unter- oder Sockelgeschoß verwiesen, wenn man nicht vorzieht, eine Anstalt damit zu beauftragen, was auch von der Wäsche gilt. Auch die Asch- und Müllgruben gehören dahin; zu dem Zwecke sind Abfallschächte, die sogenannten „Müllschlucker“, innerhalb der Wohnungen einzurichten. Wirtschaftsaufzüge sollen zur bequemen Verbindung jeder Küche oder jedes Vorraums mit dem Untergeschoß vorgesehen werden, das also gewissermaßen an Stelle der Wirtschaftshöfe treten soll. Natürlich sind auch Personenaufzüge vom Untergeschoß mit dem Eingang auf Straßenhöhe bis zum Dachgeschoß vorzusehen. Warmwasserheizung und Zentralheizung sollen für den ganzen Block eingerichtet werden, wofür eine zentrale Kesselanlage inmitten des Platzes in unterirdischer Anordnung vorgeschlagen wird. Eine ideale Wohnungsanlage also, deren Verwirklichung aber mit recht erheblichen Kosten und Schwierigkeiten verknüpft sein würde! Namentlich mag aber auf die gesundheitlichen Bedenken aufmerksam gemacht werden, die die Verwertung schlecht beleuchteter und kaum ausreichend zu belüftender Untergeschoßräume, und zwar für die unvermeidlichen Wirtschaftsbedürfnisse unzweifelhaft aufkommen läßt. Es versteht sich auch von selbst, daß solche unleugbar ideale Lösung der Wohnungsanlage vor allen Dingen auch idealgesinnte Hauswirte und ebensolche Mieter, insbesondere verträglichen Sinnes, voraussetzen würde! Immerhin gibt der Entwurf beachtenswerte Anregungen, die gegenüber der althergebrachten Schablone des Wohnhausbaues tatsächlich manches Neue bringen, wenn auch voraussichlich die Forderungen der Verfasser hinsichtlich der gegenseitigen Rücksichtnahme und freundwilligen Entgegenkommens aller Bewohner eines solchen Blocks mit gemeinsamen Gartenplatz und Terrasse hinter ihren Wohnungen, an der rauhen Wirklichkeit scheitern dürften,*) — die Vorschläge für die Ausgestaltung der Wohnungen aber jedenfalls für Magdeburger Verhältnisse an den Kosten! —

*) Ähnliche Anlagen sind schon aufgeführt (in London gang und gäbe); auch die gemeinsame Benutzung von Hintergärten hat noch zu keinen ernstlichen Schwierigkeiten geführt. D. S.

Der Entwurf „Geluk“, dargestellt auf den Abbildungen b der Tafel 54 und auf Tafel 56 zeigt eine zweckmäßige, wohlgelungene Blockeinteilung und Aufschließung, die eine voneinander unabhängige Ausführung einzelner Gebäudegruppen ermöglicht. Der Mittelplatz, der als Baumhof behandelt ist, gewährt mit seinen gegeneinander versetzten Straßenmündungen an den Schmalseiten und an der Ecke einer Langseite eine geschlossene Wirkung und gibt Gelegenheit zur Erzielung ansprechender Straßenbilder. Die Blockanordnung mit Randbebauung, grünen Innenhöfen und großem gemeinsamen Baumstreifen in den beiden größeren Blöcken in der Mitte ist eigenartig und wird nur möglicherweise wegen des Benutzungsrechts seitens so vieler Anwohner in Wirklichkeit auf Schwierigkeiten stoßen, — immerhin ein beachtenswerter Vorschlag! Mit Glück ist die Lösung des Vorplatzes an der Ecke der König- und Hansastraße angestrebt, wie das namentlich aus dem Schaubild hervorgeht. — Alles in allem ein Entwurf, der vielleicht von den eingereichten Arbeiten am ehesten zur Ausführung sich eignet.

Der Entwurf „Drei Plätze“, vgl. Tafel 57, sieht in der Hauptachse an der Königstraße einen größeren, dahinter einen zweiten, kleineren Platz für intimere Wohnbebauung vor, eine durchaus glückliche und ansprechende Aufteilung des Blocks, die eine unabhängig voneinander zu bewirkende Ausführung der Gebäude ohne Störung des Gesamteindrucks ermöglicht. Eine eigenartige Lösung an der Ecke der König- und Hansastraße zeigt einen tief in das Blockinnere eingeschnittenen, auf fünf Seiten eines Sechseckes mit Gebäuden besetzten, dritten Platz, der auf seiner sechsten Seite gegen die Spitze der Straßenkreuzung sich öffnet. Durch Verkürzung der an der Straße liegenden Gebäudeteile der Sechseckanlage würde sicher eine erhebliche und wünschenswerte Besserung der Gesamtwirkung leicht erzielt werden können.

Als ein Mangel dieses sonst tüchtigen Entwurfs erscheint die Hofgestaltung der beiden mächtigen Baublöcke, deren Randbebauung auf die zahlreichen Flügelbauten nicht verzichten kann und nun auf der Innenseite ein recht zerrissenes Bild der sonst zusammenhängenden Hofflächen gewährt. Bei weiterer Durcharbeitung der Gebäudegrundrisse im einzelnen würde sich übrigens eine wesentlich ruhigere und befriedigendere Gestaltung der hofseitigen Baufluchten wohl erzielen lassen, womit der Wert des Entwurfs zweifellos gewinnen würde.

Von den übrigen Entwürfen des Wettbewerbs soll noch der beiden zum Ankauf ausgewählten Erwähnung geschehen, nämlich „Freiheit in Grenzen“ mit Abb. a der Tafel 58 dazu Tafel 59 und „Oase“ mit Abbildung b auf Tafel 58. Bei ersterem Entwurfe ist eine üppige Palastarchitektur dargestellt, die in der Ausführung an der Notwendigkeit scheitern müßte, für den gesamten Riesenbau eine einheitliche Baugenossenschaft zu gewinnen, da ein einzelner sich an ein solches Unternehmen nicht würde wagen können; dabei ist die durchaus gleichmäßige und symmetrische Anordnung, welche an der Straßenkreuzung der Hansastraße sogar den unangenehmen spitzen Winkel nicht scheut, hier entschieden nicht angebracht. Der Verfasser sieht sonst verständige rückwärtige Bebauungsgrenzen, namentlich einen stillen Wohnhof, vor, bei dem die Straßeneinführungan durch Überbauung ersetzt

werden, um die ruhige Wirkung des allseitig geschlossenen Hofes mit klaren Fronten, nicht zu beeinträchtigen.

Der andere Entwurf „Oase" weist die denkbar einfachste Blockaufteilung durch einen langgestreckten Platz und eine einzige Straßenverbindung in der Verlängerung seiner Mittelachse auf. Für den Mittelplatz wird vorn an der Königstraße ein Kaffeehaus mit Terrasse, dahinter eine Beckenanlage mit zwei Springbrunnen, weiter ein gärtnerischer Abschluß mit dichter Bepflanzung vorgeschlagen. Der Grund der besonderen Auszeichnung dieses schlichten Entwurfgedankens liegt in der Anordnung zahlreicher Einfamilienhäuser vor, die recht geschickt an den beiden Längsseiten des Platzes, mit Vorgarten vorn und Gartenhöfen hinten vorgesehen sind und in ihrer räumlichen Grundstücksbeschränkung und nach ihrer Lage, abgeschlossen vom durchgehenden Verkehr und doch in seiner allernächsten Nähe, einem tatsächlichen Bedürfnisse der bessergestellten Bewohner Magdeburgs in glücklichster Weise entsprechen. Es versteht sich von selbst, daß bei dieser Aufschließung des Blocks auf eine architektonische Einheitlichkeit, — abgesehen von den immerhin wünschenswerten Hauptgesichtspunkten für etwaige Übereinstimmung der Dachfirst- und Hauptgesimshöhen, für Einhaltung von Vorschriften für Erkervorsprünge und Dachaufbauten u. dergl. m. — von vornherein nicht Wert gelegt zu werden braucht. Der Entwurf läßt hinsichtlich der Errichtung der Gebäude je nach Wunsch der Baulustigen den weitesten Spielraum zu, ohne doch die Gesamtbebauung in der geplanten schließlichen Zusammenwirkung stören zu können.

Über die weitere Entschließung der Stadtverwaltung zur endgültigen Aufstellung eines Bebauungsplanes kann noch nicht berichtet werden; jedenfalls darf der Zweck des Wettbewerbausschreibens als erreicht angesehen werden, nämlich die Unterlagen für eine gesunde, schöne, gesundheitlich einwandfreie Wohnbebauung in neuzeitlicher Auffassung zu erhalten.

KRIEGERHEIMSTÄTTEN.

GUSTAV LILIENTHAL, Berlin-Lichterfelde-West. (Schluß.)

Die schädigende Wirkung des Baufluchtengesetzes auf die Anlage von Kriegerheimstätten liegt hauptsächlich in der ganz unverhältnismäßigen Belastung durch die Anforderungen an die Wege, Be- und Entwässerung und Beleuchtung. Häufig treten noch ortspolizeiliche Sonderbestimmungen über die Einfriedigung, Bepflanzung der Straßen und kostspielige Befestigung der Fußsteige hinzu.

Für alle diese Bestimmungen ist wiederum Berlin auch für die Provinz mustergültig. Zweifellos hat sich Berlin seit der Durchführung des Baufluchtengesetzes in seinen Straßenanlagen außerordentlich verschönert. Ein strotzender Überfluß ist auch seinen Vororten aufgeprägt, wer aber trägt die Kosten? Niemals der Grundstückshändler. Dieser legt sie nur einstweilen aus und hält sich durch Aufschlag eines guten Verdienstes an den Käufer. Bei einem Berliner Miethause kommen auf eine Wohnung mit drei Zimmern etwa nur $^1/_{20}$ der Unkosten für die Erfordernisse des Baufluchtengesetzes als bei einem Einfamilienhause, wie wir solche auf der „Freien Scholle" errichteten.

Eine weitere Erschwerung der Ausführung des schönen Gedankens der Kriegerheimstätten bildet das Baupolizeigesetz. Auch hierin sind die Vorschriften, welche für das städtische große Miethaus völlig berechtigt sind, eine ganz unangemessene Erschwerung für das Einfamilienhaus und vernichten seine Wettbewerbsfähigkeit mit der Wohnung in der Mietkaserne.

Das Gesetz macht keinerlei Unterschiede in bezug auf die Feuersicherheit und die Verqualmungsgefahr zwischen dem hohen und dem niedrigen Gebäude. Die Vorschriften über die Bezugsfähigkeit des Hauses nach der Rohbauabnahme sind genau dieselben, obgleich das kleine frei stehende Haus in einem Viertel der Zeit schneller austrocknet als das große eng eingebaute. Die Konstruktionsvorschriften über die Widerstandsfähigkeit der Wände und Decken und Dächer sind übertrieben, wo es sich um Gebäude handelt, deren Lebensdauer nicht über alle Ewigkeit hinaus angenommen zu werden braucht. Die reichen Mittel der modernen Technik gestatten, kleine Wohnhäuser recht wohlfeil herzustellen, die allen Anforderungen der Gesundheitspflege entsprechen, ohne daß derartige Konstruktionen ohne weiteres auch auf das Massenhaus anzuwenden ratsam wäre. In früheren Jahren bestanden einmal geringe Vergünstigungen für den Kleinbau in der Bauordnung Berlins und der Vororte, bei ihrer letzten Nachprüfung sind sie aber gänzlich ausgemerzt.

Diese wenigen Punkte mögen genügen, den Vaterlandsfreund über die Schwierigkeiten für die Einbringung eines Kriegerheimstättengesetzes aufzuklären. Es bedarf einer gründlichen Reform nicht nur der angeführten Gesetze, sondern auch, was nicht minder schwierig ist, einer Reform in der Anschauung der ausführenden Behörden. Heute halten sich eine große Zahl der zuständigen Beamten und der anliegenden Grundstücksbesitzer, Ortsvorsteher oder Gemeindevertreter geradezu für verpflichtet, jeden Ansiedelungsversuch zu unterbinden, da auch durch ministeriellen Erlaß auf die möglichste Ausdehnung der Ortschaften in engem Anschluß an deren Umkreis hingewiesen wurde. So ist es zu verstehen, wenn der polizeiliche Sachverständige einen meiner Bauherren, der auf einer Gärtnerei in der Nähe einer kleinen märkischen Landstadt ein Verwalterhaus errichten wollte, rundweg erklärte: „Was ich tun kann, soll geschehen, damit Sie die Bauerlaubnis nicht erhalten." Ein Gemeindevertreter von Zehlendorf, selbst Baumeister, erwähnte mir gegenüber seinerzeit, daß er gegen die Einrichtung der Landhaussiedelung Schlachtensee gestimmt habe, weil die Gemeindeverwaltung durch die Einziehung der Steuern einer so abgelegenen Ansiedelung Schwierigkeiten entstünden.

Der Mann hatte ganz recht, das Ansiedelungsgesetz hebt dies als Behinderung ganz besonders hervor. Auch die Forellenzucht des Grafen R. mußte geschützt werden; es fragt sich nur, ob es nicht für den Staat nützlicher ist,

Tausenden von Menschen körperlich und geistig ein besseres Dasein zu verschaffen.

Bestehende Zustände sind das Ergebnis bestehender Gesetze. Wo andere, bessere Zustände bestehen, haben bessere Gesetze dies veranlaßt. In dieser Beziehung ist trotz allem das jetzt vielgeschmähte England vorbildlich. Wer einmal von Southampton nach Plymouth wanderte, findet das Land übersät mit kleinen Siedelungen. An ländlichen Wegen, — häufig sind es Rasenstraßen und mit Kies beschüttete Fahrsteige — reiht sich ein Gartengrundstück an das andere. Traulich lugen die einfachen Hütten (cottages) aus dem Grün der Gärten hervor. Es sind keine Luxusvillen. Und so habe ich es an vielen Stellen in England gefunden. Selbst im Umkreis von Industrieorten wie Manchester und Birmingham wohnt die Arbeiterbevölkerung zum großen Teil in Gartenvorstädten. Man baut in England weit wohlfeiler als bei uns, trotz der höheren Löhne infolge der geringeren Ansprüche der Baupolizei. Man wird demgegenüber wohl nicht behaupten wollen, das Leben und die Gesundheit der Bewohner sei dort mehr gefährdet als bei uns; denn die gesundheitlichen Grundsätze und Einrichtungen haben wir meistens doch auch von drüben bezogen.

Die Anforderungen an den Straßenbau könnten bei uns entsprechend der geringen Beanspruchung in ländlichen Vororten bedeutend erleichtert werden. Als Regel gilt in England eine Schotter- und Steinschlagstraße, neuerdings sind Rasenstraßen wegen der Staubfreiheit sehr beliebt.

Erst wenn in diesem Sinne ein durchgreifender Wandel eintritt, kann die Errichtung von Kriegerheimstätten in großem Maßstabe durchgeführt werden. Wir stehen heute genau auf demselben Standpunkt wie im Anfang des vorigen Jahrhunderts vor dem Erlaß des Ediktes vom 14. September 1811. Durch dieses sollte die „Beförderung der Landeskultur, der Erwerb von Grundeigentum für die kleinen Leute möglichst erleichtert und demgemäß die Gründung von Ansiedelungen dem freien Ermessen der Eigentümer anheimgegeben werden". Nur eine Anzeige bei der Landespolizeibehörde war erforderlich.

Sehr erhebliche Einschränkungen betreffend die Zerteilung von Grundstücken wurden erst durch das Gesetz vom 3. Januar 1845 eingeführt. Hierdurch ward aber die 1867 eingeführte Freizügigkeit so stark beeinträchtigt, daß das Gesetz vom 25. August 1876 wieder einige Erleichterungen verschaffen mußte. Nach der darauf einsetzenden Grundstücksspekulation sollte dieser Einhalt geboten werden. In dem Gesetz von 1899 und schließlich von 1904 wurden nun durch verfehlte Mittel der Besiedelung die geschilderten Schwierigkeiten bereitet. Man hat erreicht, daß sie nur noch für den Großkapitalisten möglich ist. Hierdurch geriet aber die Landspekulation gerade in die allergefährlichsten Hände. Sie sind in der Lage, alle Unkosten glatt auf die Käufer abzuwälzen und die Monopolbildung zu erleichtern. Die Folge ist die ungeheure Preissteigerung des wenigen zum Anbau noch offenen Landes gewesen.

Die hierdurch dem Unternehmer zufließenden Gewinne sollten dann durch die Umsatzsteuer und die Wertzuwachssteuer getroffen werden. Auch dieses Mittel kann nicht verfangen, weil wiederum die Unkosten dem Verkäuferpreis zugeschlagen werden und von neuem die Bodenpreise in die Höhe gehen.

Ein durchgreifender Wandel kann nur eintreten, durch eine Rückkehr zur Stein-Hardenbergschen Gesetzgebung, dem Edikt von 1811, mit der einen Beschränkung, daß es nur zur Anwendung kommt, wenn es sich um Errichtung von Heimstätten handelt, die vom Eigentümer selbst bewohnt werden. Die Umgehung des Gesetzes durch vorgeschobene Personen, in großen Massen solche Heimstätten zu errichten und einen schwunghaften Handel damit zu treiben, unterbindet man dadurch allein wirksam, wenn der gesamte Mehrwert des Grundstückes abzüglich der nachgewiesenen Baukosten dem Staat oder der Gemeinde anheimfällt.

Allerdings ist dieser Weg nur noch über Leichen beschreitbar, wenn er unvermittelt betreten wird. Die Leidtragenden wären die Großbanken und Bodenspekulanten. Diese Reform ließe sich nur noch einführen nach einer Ankündigung von mehreren Jahren im voraus, um einen Zusammenbruch zu verhindern. Können sich unsere Volksvertreter nicht zu einer Gesetzgebung zur Herbeiführung des natürlichen Rechtes, das mit uns geboren ist, entschließen, sondern versuchen sie mit den bisherigen kleinen Mitteln weiterzuwursteln, so sind Zustände, wie wir sie nach 1870 erlebt haben, ganz unvermeidlich.

STRASSENBAUM UND BAUMGANG.

Von HARRY MAASZ, Lübeck.

Die deutsche Bezeichnung für Allee ist Baumgang oder Baumstraße. Wir würden gut daran tun, für die Zukunft uns dieser beiden Bezeichnungen zu bedienen; denn nur in den seltensten Fällen haben wir es bei uns zu Lande mit Alleen zu tun. Allee ist französischen Ursprungs — ohne Zweifel —, der Name weist nach Versailles und in jene Zeit des 17. und 18. Jahrhunderts, als viele Städte unseres deutschen Vaterlandes Fürstensitze und Kulturmitten wurden; da entstanden nach dem Vorbild der französischen Alleen breite, geräumige Straßen und Plätze; vereinzelt kam die Allee auch in deutschen Städten und Gärten zur Anwendung. Vereinzelt, — nicht in häufiger Wiederkehr, und wir gehen in der Annahme fehl, unsere Baumstraßen seien französischen Ursprungs. Unsere Baumgänge treten im 19. Jahrhundert erst eigentlich gestaltend in unseren Städtebildern auf, und ihr Auftreten liegt begründet in dem natürlichen Wachstum unserer Städte.

Als Fehde und Kriegsnot vorüber und die Bewohner, des engen und gedrängten Wohnens in den winkligen Straßen und Gassen müde, begannen, sich außerhalb der Festungswälle und Tore anzubauen, erkannte man den wohltuenden Einfluß der Baumreihen an den Landstraßen und empfand es wie eine Offenbarung, an breiten mit schirmenden und schattenden Bäumen bestandenen



Abb. 2. Kleine Stadt in Lüneburg.

Straßen glücklich zu wohnen. Die ehedem vor den Toren liegenden Landstraßen wuchsen in die Stadt hinein und somit ihre Baumreihen, die ehedem dem fahrendem Volk und den Händlern Schatten und Kühlung spendeten. Sie wurden von dem Augenblick an zum Vorbild für die nun alsbald einsetzende Forderung: Bäume in allen Straßen — der Ingenieur des 19. Jahrhunderts griff diese Neuerung auf und legte sie seinen ferneren straßenbaulichen Maßnahmen zugrunde.

Mit dieser Zeit nun tritt die Baumreihe als eiserner Bestand in unserem Straßenbilde auf, und es hat nichts genutzt, daß hie und da Ermahnungen bedeutender Städte- bauer laut wurden. Das Schema geht seinen Weg: Wo Straßen neu ausgebaut werden, seien sie mit Vorgärten oder nicht, stehen zuvor einmal die Baumpfähle, und nach geraumer Zeit marschieren die Straßenbäume in 10—12 m Abstand, 75 cm von der Bordsteinkante entfernt, die Straße auf und ab. Dieser Anblick ist so alltäglich, daß wir kaum darüber weiter nachzudenken Veranlassung nehmen. Aber es wird Zeit, daß wir dieser Gedankenlosigkeit steuern, damit wir nun endlich aus der Sackgasse gewohnheitsmäßiger „Alleenpolitik“ herauskommen und auf Wege sinnen, wie am besten wir dem Übel der „Allee“ an die Wurzel kommen. Das Grün der Baumgänge, ehedem in seinen Jugendzustand schattenspendend und als wohltuend empfunden, wächst heute vielerorts den Bewohnern über den Kopf, verhindert ein Durchfluten der Wohnstraßen und Wohnhäuser mit Luft, läßt die Pflanze und Blume des Vorgartens verkümmern, und die Wünsche der Anwohner nach Licht und Luft nehmen kein Ende. Heute, nachdem 50 Jahre und mehr vergangen sind nach dem Anpflanzen der ersten Baumgänge, sind diese zum Schrecken der Anwohner geworden.

Wie beseitigen wir diese Mißstände am ehesten? — Zuerst einmal müßten die überlieferten Baumgänge und diejenigen, welche aus ihnen hervorgingen, ohne langes Besinnen in allzu engen Straßen niedergelegt oder aber zum mindesten stark geköpft werden. Dieses Vorgehen ruft natürlicherweise in der Bevölkerung sehr oft starkes Mißbehagen hervor; aber schon nach kurzer Zeit gewöhnt sich selbst der schärfste Gegner an den Anblick einer so gekappten Baumreihe, und er selbst stellt meistens fest, daß ein so geschorener Baumgang für das Straßenbild eine ganz außerordentliche Schönheit ist, ganz gleich, ob er in Straßen mit oder ohne Vorgärten sich befindet. Ältere Bäume bis zu 30—40 Jahren vertragen ein ganz gründliches Vorgehen, und schon nach wenigen Jahren setzt ein bis auf den dicken Stamm zurückgesetzter Baum die Krone wieder an. Abb. a, Tafel 60 zeigt die Straße mit 30jährigen Linden nach dem dritten Jahre des Kappens. — Wesentlich schneller entwickelt sich ein in seinen höheren Stockwerken zurückgenommener Baum. Abb. e, Tafel 61 gibt das wieder. Hier wurden 25jährige Linden in den dicken Ästen zurückgenommen, und schon nach einem Jahr ergab sich die geschlossene Wandwirkung. Dasselbe zeigten ältere 50jährige Linden schon nach einem Jahre. (Siehe Abb. b, Tafel 60. Eine einseitig bepflanzte Straße mit Vorgärten, die heute wieder von Sonne durchflutet wird.)

Bei älteren, 100jährigen Alleen verlangt nicht selten deren ungenügender Gesundheitszustand Kappungsmaßnahmen. Ehedem ein Baum der Landstraße, ist er heute ein Baum der Stadt. Mancherlei Fährnisse treten an einen solchen Baumgang heran. Gasleitungen, elektrischer Bahnbetrieb, unterirdische Entwässerungsanlagen, Straßenregelung, Aufhöhungen u. dgl. mehr, sodaß er langsam aber sicher seinem Ende zugeführt wird.

Die zur Erhaltung dergleichen ehrwürdiger Alleen, die in vielen Städten in großem Umfange zu finden sind, notwendigen Maßnahmen bestehen nach eingehenden Prüfungen einzig und allein in dem Kappen. Der dadurch geförderte Saft-



Abb. 3. Bramfeld bei Hamburg.

auftrieb reizt die Wurzelbildung erneut an, und man kann gut und gerne damit rechnen, daß ein so gekappter Baum um weitere 30 Jahre dem Bild erhalten bleibt. Das will bei geschlossenen Baumgängen etwas sagen. Abb. f, Tafel 61 zeigt eine Teilstrecke einer Baumstraße. Man kann nicht sagen, daß diese Baumwände häßlich sind, wenn man berücksichtigt, daß erst ein Jahr nach der Zurücknahme verflossen ist. Ein folgendes Jahr wirkt schon weiter, und wir empfinden die strenge Gleichmäßigkeit, diese Art Architektonisierung angenehm und beruhigend, zumal dann, wenn durch diese Maßnahmen ein Blick auf bedeutende Stadtbilder freigemacht wird, wie bei Abb. g derselben Tafel, das Lübecker Burgtor. Gleichzeitig aber mit diesen eben gestreiften Gewinnen hören die Klagen der Anwohner auf um verschimmelte Stiefel, feuchte Tapeten und stockige Kleidungsstücke.

Nicht minder wichtig als die gesundheitliche Seite ist die ästhetiche Seite, um derentwillen wir zum Stutzen und Kappen unserer Bäume und Baumgänge schreiten. Es gab eine Zeit, da wurden an allen Ecken und Enden Bäume gesetzt: auf Marktplätzen und an Straßenkreuzungen, an Kirchen und vor öffentlichen Gebäuden. Die wurden gepflanzt — weil's Mode war, weil es eben die sentimental romantische Zeit sie guthieß. Man pflanzte und dachte nicht daran, daß der Baum in Jahr und Tag so groß sein wurde, daß er einst die prächtige Gotik, die liebliche Renaissance der Giebel unseren Blicken entziehen könnte. In solchen Fällen kappen wir wieder dort, wo durch spätere Maßnahmen schattiger Platz oder Fußgängerverkehr notwendig wurde, wir fällen kurzerhand dort, wo dergleichen Rücksichtnahmen nicht am Platze sind.*)

*) So hätten auch die Bäume auf dem Marktplatze in Naumburg (Saale) behandelt werden müssen, zumal es Platanen waren, die das Kappen gut vertragen — man denke nur an die Baumpflanzungen an der Außenalster in Hamburg und am Genfer See usw. — Damit hätte sich auch die Bepflanzung des Platzes harmonisch in den architektonischen Rahmen einfügen lassen, während die angeblich auf Grund des Gutachtens eines hervorragenden Städtebaukünstlers beliebte Beseitigung einiger Bäume, um den Rest in malerischen Gruppen stehen zu lassen, einen ganz willkürlichen und damit unerträglichen Kontrast erzeugt. D. S.

Die Linden des Lübecker Marktplatzes sind vor wenigen Jahren gekappt zum Besten des Platzes, sie wurden allesamt in der gleichen Weise zurückgenommen, vor den häßlichen Gebäuden der späteren Jahre sowohl, als auch vor dem Rathaus; dadurch kam dieses in seiner ganzen Schönheit zum Ausdruck, und der Blick wird durch die horizontalen Heckenwände fester gefaßt und über Häßlichkeiten leichter hinweggeholfen (Abb. c, Tafel 60). So wurden früher allgemein die Bäume geschnitten, die Schatten und zugleich Luftzufuhr und Sonne spenden sollten (Abb. d derselben Tafel, in der Nähe der Travemünder Kirche). So wurden die Bäume geschoren an den Beischlägen der Straßen der kleinen Stadt (Textbild 2) in Lüneburg, wo sie gleichsam als grüne Sonnenschirme ihre wohltuende Eigenschaft geltend machten. So werden sie noch heute geschoren in den Dörfern der nordwestdeutschen Ebene, den Strohdächern Windschutz, den Plaudernden Schatten, den Zimmern aber Sonne spendend (Textbild 3. Bramfeld bei Hamburg.) Und auch dort, wo das Auge schweifen will über Täler und in die Weiten der Landschaft, wird durch das Kappen und Scheren die Fernsicht frei, der Schatten dem Wandelweg erhalten und ein Stadtbild von unvergleichlicher Schönheit geschaffen (Abb. h, Tafel 61. Die Vorderreihe in Travemünde.) Und sollte nicht dort, wo mißliche Straßenbilder durch häßliche Bauten entstanden, der geschorene Baum Ausgleiche schaffen können.

Wir kommen zu sehr nahe an das Kapitel vom Architektonisieren der Bäume heran. Ein Abschnitt vom Grün unserer Städte, der wert ist, eingehender behandelt zu werden. Heute nur dieses mit den zehn Abbildungen, an denen ich zeigen möchte, was, vom reinen Zweckmäßigkeitsstandpunkt ausgehend, an Baumschönheit erreicht werden kann; dann aber auch, um zu beweisen. daß der Baum jeden Alters das Kappen bis zum höchsten Maße verträgt, daß er nicht nur nicht eingeht, sondern daß er sich verjüngt.

Heute, wo unsere älteren und ältesten Baumgänge in das „gefährliche Alter" eintreten, dürfte keine Behörde von den Fragen über Bäume und Baumgänge verschont bleiben. — Es in der Tat eine wichtige Frage, eine Frage der Gesundheit und Schönheit unserer Städte zugleich.

STÄDTEBAU UND DAS STADTBAUAMT IN GRÖSSEREN STÄDTEN.

Von Polizei-Bauinspektor BOEGL, ERFURT.

In kleineren Städten bearbeitet das Stadtbauamt alle technischen Sachen: Hoch- wie Tiefbau, Baupolizei, Fluchtlinien- und Vermessungswesen, in größeren Städten dagegen sind die Aufgaben der einzelnen Verwaltungszweige so gewaltig gewachsen, daß eine vollständige Trennung sich ergeben hat. Wir treffen hier das Städtische Hochbauamt, das Tiefbauamt, die Baupolizei, das Vermessungsamt, vielleicht auch ein Stadterweiterungamt. Als „Stadtbauamt" wird, wenn der Begriff nicht durch die selbständige Entwicklung der Hoch- und der Tiefbauämter ganz verloren gegangen ist, manchmal noch die Zusammenfassung des städtischen Hoch- und Tiefbauwesens bezeichnet, aber nicht richtig, denn diese Bauämter haben fast ausschließlich Bauangelegenheiten der Stadtgemeinde selbst, also städtische Unternehmungen zu bearbeiten und dienen somit der Öffentlichkeit erst mittelbar. Sie müssen deshalb als „Städtisches Hoch- und Tiefbauamt" angesprochen werden, wie das staatliche Kreisbauamt heute die Bezeichnung „Königliches Hochbauamt" führt. Ein „Stadtbauamt" muß für die Öffentlichkeit bestimmt sein und alle die technischen Abteilungen umfassen, welche für die Stadtsiedlung arbeiten, also Städtebau, Baupolizei und Bauberatung, wozu nach Inkrafttreten des Wohnungsgesetzes das Wohnungsamt tritt. Man könnte das so zusammengesetzte „Stadtbauamt" auch als „Stadterweiterungsamt"

gelten lassen, wenn die Unterscheidung „Städtisches Bauamt“ und „Stadtbauamt“ äußerlich kräftiger hervortreten soll; doch ist diese Bezeichnung insofern zu weitgehend, als die Stadterweiterung begrifflich auch die Abteilung für Anliegersachen und Grundstückswesen, sie sei Siedlungsamt genannt, mit zweckmäßiger Angliederung des Vermessungsamtes umfaßt.

Mögen nun die hier vorgesehenen Unterscheidungen: Städtisches Bauamt und Stadtbauamt als richtig erkannt werden oder nicht, es mag dies nach den örtlichen Verhältnissen entschieden werden, wichtig und für die gedeihliche Entwicklung des Städtebauwesens bleibt aber jedenfalls die Zusammenfassung des Fluchtlinienwesens, der Baupolizei und der Bauberatung in ein einheitliches Arbeitsgebiet, das mit den städtischen Bauämtern und dem Siedlungsamte so weit in Fühlung bleibt, daß jede Abteilung in städtebaulichen Fragen ihren Wirkungskreis auf die andere übergreifend ausdehnen kann. Das sind grundlegende Forderungen des Städtebaues. Daß sie sich noch nicht allgemein durchgerungen haben, beweist u. a. die Rundfrage, welche „Die Bauwelt“ im Jahre 1913 an einige leitende Persönlichkeiten aus der Verwaltungspraxis des Städtebaues in unseren Großstädten richtete: „Ob die zurzeit bestehende übliche Organisation des Städtebaues und der zugehörigen technischen und Verwaltungsmaterien in unseren Großstädten für ersprießlich gehalten wird.“ Diese Frage ist verneint worden. Stadtbaurat Beuster, seinerzeit in Königsberg, fordert unter näherer Begründung die sehr berechtigte Schaffung eines besonderen Siedlungsamtes, in dem Bebauungsplanwesen, Verkehrstechnik, Baupolizei, Bauberatung, Handhabung des Bauverbots und Bodenwirtschaft vereinigt sind. Magistratsbaurat Paul Wolf, seinerzeit in Schöneberg, empfiehlt unter allen Umständen die Vereinigung des Fluchtlinienwesens, der Baupolizei und der Bauberatung, und Beigeordneter Dr.-Ing. Schmidt, Essen, nimmt dieselbe Stellung ein.*)

Wie sind die heutigen Verwaltungsverhältnisse, die hiernach einer Organisationsänderung bedürfen? Überall ist die Baupolizei abgetrennt, weil sie kraft ihrer gesetzlichen Grundlage ein Polizeiorgan ist, das seine Aufgabe darin sieht, die Öffentlichkeit vor Gefahr zu schützen. Darüber hinaus hat sie sich da, wo wenigstens die Zugehörigkeit unter städtischer Verwaltung ihre Entwicklung nicht hemmte, allmählich weitergehende Aufgaben gestellt. Viele Bauordnungen enthalten städtebauliche Gedanken, Staffelung der Bauzonen, rückwärtige Bauzonen, hintere Baufluchten, Hofgemeinschaften u. dgl. Hierdurch und ganz besonders durch die Handhabung des Gesetzes gegen die Verunstaltung hat die Baupolizei heute auch städtebauliche Aufgaben zu erfüllen. Sie wird dies so gut wie möglich tun, im einzelnen sicher auch mit Erfolg, aber ganze Arbeit zu leisten, ist ihr nicht möglich, weil ihr als Polizeiorgan die enge Fühlung mit den übrigen Gliedern der Stadterweiterung fehlt.

Der zeitlichen Entwicklung nach ist dann das heutige Fluchtlinienwesen zu betrachten, das in den Straßen- und Baufluchtliniengesetzen begründet ist. Dort wird die Straße nur als Projektion auf den Grund und Boden erkannt und in dieser Weise in neuerer Zeit mit städtebaulichen Regeln festgelegt; die weitere Entwicklung ist dem guten Glück überlassen. Es ist nicht zu verkennen, daß allmählich bessere Verhältnisse entstanden sind. Der eifrigen Sorge unserer Städtebauer ist die Abstufung nach Verkehrs- und Wohnstraßen gelungen und allerorts beweisen hervorragende Beispiele das Wiederaufleben des Verständnisses für gute Siedlungspläne. Aber auch hier fehlt ganze Arbeit; es bleibt in der Regel bei der Flächenprojektion der Straße, man kann die Straße nicht als Raum fassen, was sie doch tatsächlich ist, weil der Aufbau der Straße den Baugesetzen, also der Regelung durch die Baupolizei unterliegt. Ebenso verhält es sich mit der Festlegung der Baublöcke im Fluchtlinienverfahren und ihrer Aufteilung und Bebauung nach den Regeln der Bauordnung. Der beste Bebauungsplan ist aber nutzlos, wenn er nicht durch eine Bauordnung die erforderliche Ergänzung erhält.

Selbst das jüngste Verwaltungsglied der städtebaulichen Entwicklung, die Bauberatungsstelle, vermag die so bestehende Kluft zwischen Bauordnung und Bebauungsplan nicht in dem erforderlichen Maße zu überbrücken, weil sie erst zu spät eingreift. Soll sich die Bauberatung nicht nur an Einzelbeispielen betätigen, nicht nur Fassaden verbessern, sondern erfolgreich zur Entwicklung der Stadt beitragen, dann muß sie Stadträume entstehen helfen, bei denen eine wohltuende Verteilung der Massen, gleiche Linien oder Kontraste neben einem freundlichen Spiel der Farben wirken und zu dem auf dem Boden fluchtlinienmäßig vorgesehenen Verkehrswege vorausschauend den Aufbau schaffen, den alsdann die Baupolizei zu regeln hat.

Obwohl allen Kennern der Verhältnisse die Grundnotwendigkeit nicht mehr fraglich erscheint, daß Bebauungsplan und Bauordnung eine durch Bauberatung zusammengefügte Einheit bilden und wechselnden Zeitbedürfnissen entsprechend sich fortgesetzt gegenseitig beeinflussen müssen, ist die gemeinsame Organisation doch nur in wenigen Städten durchgeführt. Es ist dies um so merkwürdiger, als der Vorstand des Deutschen Städtetages in seiner Eingabe vom 19. Mai 1915 an das Abgeordnetenhaus in Sachen des Wohnungsgesetzes selbst empfiehlt, den in der ersten Lesung der Wohnungsgesetzkommission gefaßten Beschluß, durch den das Fluchtlinienwesen mit der Baupolizei verknüpft werden soll — vorausgesetzt, daß die Baupolizei den Städten gesichert bleibt, und das muß erreicht werden — gesetzlich festzulegen. Muß erst Gesetzeszwang zu dem verhelfen, was besser und den verschiedenen Bedürfnissen angepaßter ohne ihn geschehen kann? Man scheut sich vermutlich, in bestehende Verhältnisse aus Mangel an Erfahrungen einzugreifen. Da erscheint es doch angezeigt, darauf hinzuweisen, daß das Stadtbauamt in seiner Umfassung von Baupolizei, Städtebau und Bauberatung keineswegs eine neue Organisation bedeutet, sondern deren inneres Zusammenwirken jahrhundertelang erprobt ist und die herrlichen Stadtentwicklungen früherer Zeiten hierin gründen.

In jeder Stadt wird man hierfür Beispiele finden können. Der einheitliche Wille mit der Straßenfestlegung die Bebauung des Straßenraumes und des Baublockes in Höhe und Tiefe zu regeln, dabei eine einheitliche, künstlerische Wirkung der Straßenbilder zu fördern, kennzeichnet die Blütezeit des Städtebaues im 17. und 18. Jahrhundert. Allmählich ist dann die Einheit und mit ihr die Stadtbaukunst

*) So sind die Dinge z. B. auch in Aschersleben und Weimar geordnet. D. S.

verloren gegangen, sie ist verflacht wie alle Kunstrichtungen und kann nur dann emporblühen, wenn sie an früheren Errungenschaften sich anlehnt. Dabei haben wir aber selbstredend andere Forderungen zu berücksichtigen, unsere heutigen Anschauungen und Bedürfnisse vertragen keine blinde Nachahmung früherer Verhältnisse. Verkehr, Gesundheit, Wirtschaftlichkeit und Schönheit sind heute die vier maßgebenden Gesichtspunkte des Städtebaues. Diese Gedanken müssen die Grundlage für den Auf- und Ausbau einer Stadt bilden, wobei der Zeit und Zukunft entsprochen werden muß; sie durchzuführen ist die Aufgabe des „Stadtbauamtes". Hier muß unter einheitlicher Führung der Bebauungsplan in Verbindung mit der Bauordnung reifen, damit neben den Bedürfnissen des Verkehrs den Forderungen der öffentlichen Gesundheitspflege und den wirtschaftlichen Fragen allseitig Rechnung getragen wird, und Bauberatung die Wahrung der Schönheit des Stadtbildes im Bebauungsplane und seiner Durchführung vermitteln.

DIE NEUE BAUORDNUNG FÜR DEN KURORT MERAN.

Von Dr.-Ing. F. SCHMIDT, Stadtbaurat in Meran.

Kaum in einem anderen Kurorte Österreich-Ungarns hat die Zahl der Kurgäste in kurzer Zeit einen derartigen Aufschwung genommen als in Meran. Mit dieser teilweise sprunghaften Erhöhung der Kurgästezahl traten naturgemäß neue Bauaufgaben an die Meran bildenden Kurgemeinden heran; die Privatbautätigkeit setzte kräftig ein, um den Kurgästen ausreichende Unterkunft zu bieten. Neben großen ungeschlachten Hotelbauten schossen sogenannte Pensionen und andere zur gewerblichen Fremdenbeherbergung dienende Bauten aus dem Boden. Wenn man ehrlich sein will, so muß man sagen, daß diese Bautätigkeit, so gewinnbringend sie für die einzelnen Kurgemeinden wegen des namhaften Steuererträgnisses wurde, mit geringen Ausnahmen für das Ortsbild keinen Gewinn bedeutete.

Es hat nicht an einsichtigen Leuten gefehlt, die darin eine Verunstaltung empfanden und Abhilfe herbeiwünschten. Aber der Wettbewerb der einzelnen Kurgemeinden, möglichst viele Steuerpflichtige innerhalb ihrer eigenen Grenzen aufweisen zu können, und deshalb bei der polizeilichen Behandlung der Baugesuche möglichst wenig Scherereien zu machen, hat Bedenken schönheitlicher Art nicht recht aufkommen lassen. Freilich hat bei allem guten Willen es auch vielfach an den nötigen Voraussetzungen zur Beurteilung dieser künstlerischen Fragen gefehlt, denn bei dem Mangel geeigneter Architekten, denen die Handhabung der Baupolizei hätte anvertraut sein sollen, wurden die Baugesuche meist durch einfache Techniker oder auch gar durch Laien beurteilt. Inzwischen hat sich nach dieser Richtung allerdings eine erfreuliche Wandlung vollzogen. Aber das Übel im Bauwesen lag tiefer; nicht nur in der Richtung städtebaulicher und schönheitlicher Art, sondern auch auf gesundheitlichem, wirtschaftlichem und sozialem Gebiete machte es sich bemerkbar. Bei den veralteten und in vieler Hinsicht unzureichenden Bauordnungen (Bauordnung für die Stadt Meran und Tiroler Landesbauordnung) wäre es auch dem erprobten Fachmann nicht möglich gewesen, mit Erfolg diese Schäden im Bauwesen zu bekämpfen.

Das Bauwesen der Stadt Meran regelte bis zum Spätherbst 1899 die allgemeine Tiroler Feuerlöschordnung. Es ist begreiflich, daß diese allgemein für das Land aufgestellten Bauvorschriften den andersgearteten Verhältnissen der rasch aufblühenden Kurstadt nicht mehr entsprechen konnten, und daß es notwendig war, eine eigene, den örtlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen mehr Rechnung tragende Bauordnung zu schaffen. Die Bemühungen der Stadtvertretung, den Erlaß einer eigenen Bauordnung durchzusetzen, waren schließlich von Erfolg begleitet. Nach langen Verhandlungen erlangte die Meraner Bauordnung am 25. Oktober 1899 die Allerhöchste Genehmigung.

In gesundheitlicher Beziehung und auf dem Gebiete der Feuersicherheit bedeutete das neue Gesetz für Meran, das gerade in dieser Zeit eine sehr große Bautätigkeit entwickelte, einen erheblichen Fortschritt. Nach verhältnismäßig kurzer Zeit schon stellte es sich aber heraus, daß die Wirkung der Meraner Bauordnung nicht jenen Erwartungen entsprach, die man von ihr erhoffte. Immer dringender wurde das Bedürfnis nach Abänderung der Bauordnung, so daß die Stadtvertretung beschloß, die Bauordnung durch eine andere zu ersetzen, welche den neuzeitlichen Forderungen für die Gesundung des Wohnungs- und Siedlungswesens gerecht wird.

Damit teilte die Meraner Bauordnung ihr Schicksal mit fast allen anderen Bauordnungen dieser Zeit. Ihr größter Mangel war die gleichmäßige Geltung fast aller ihrer Bestimmungen für das ganze Stadtgebiet und für Gebäude jeder Art, ohne Rücksicht auf Größe und Zweckbestimmung der einzelnen Bauwerke, auf Boden- und Verkehrsverhältnisse, auf Lage, Bebaubarkeit und Wert des Grund und Bodens, sowie auf die wirtschaftliche Stellung der einzelnen Bevölkerungsschichten und die zukünftige Entwicklung der Stadt.

Durch die neueste Bauordnung werden nun auf wichtigen Gebieten des öffentlichen Baurechtes eingreifende Änderungen und Neuerungen geschaffen. In möglichster Anschmiegung an die durch den Kurort und die landschaftliche Lage bedingten örtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse und an die Bebauungspläne sucht sie in abgestufter, gestaffelter, Weise in gesundheitlicher, volkswirtschaftlicher, sozialer und schönheitlicher Beziehung die wichtige Frage des Wohnungs- und Siedlungswesens zu lösen, die Kurgemeinden zur Erzielung einer gesunden und verkehrspolitischen Entwicklung in organischen Zusammenhang untereinander und mit der Stadt zu bringen und eine einheitliche Behandlung der Baugesuche im ganzen Kurortsgebiet zu erreichen. Gerade in der bisher von einander

abweichenden, zum Teil durch die verschiedenen im Kurorte geltenden Bauordnungen bedingt, entstanden oftmals recht unerfreuliche Begleiterscheinungen. Es ist der Einsicht der leitenden Persönlichkeiten in den Kurgemeinden zu danken, daß die neue Meraner Bauordnung eine solche für den ganzen Kurort werden soll, und daß der Wettstreit der einzelnen Gemeinden künftig vor dem außerordentlich bedeutungsvollen Gebiet des Bauordnungswesens haltmacht. Daß trotz der einheitlichen wirtschaftlichen Kurortsinteressen die verschiedengeartete Struktur und die Sonderbestrebungen der einzelnen Gemeinden die Aufstellung einer allen Wünschen gerecht werdenden gemeinsamen Bauordnung sehr erschwerte, muß begreiflich erscheinen. Hierin und in der gründlicheren Durcharbeitung des gegenüber der alten lückenhaften Meraner Bauordnung wesentlich erweiterten Stoffgebietes liegt es begründet, daß ihr Umfang bedeutender wurde als jener der alten Bauordnung. Zum leichteren Verständnis wurden durch eingefügte Skizzen oder Beispiele die Wirkung einzelner Bestimmungen gezeigt.

Die neue Bauordnung fußt als sogenannte Staffelbauordnung auf den von den Gemeinden zum Zwecke eines geordneten Siedlungs- und Verkehrswesens aufzustellenden und in der Hauptsache schon bestehenden Bebauungsplänen. Auch die bestehende Bauordnung sieht einen solchen vor, doch verlangt sie ihn nur als Grundlage für die Abteilung eines Grundes zu Bauplätzen, und sie mißt ihm nicht den Wert bei, der ihm zukommt. Die Umschreibung seines Inhaltes, seines Umfanges und die Festlegung des dabei zu beobachtenden Verfahrens sind lückenhaft und teilweise ganz unzureichend. Die neue Bauordnung sucht dem abzuhelfen. Insbesondere waren Ergänzungen in den bezüglichen Bestimmungen im Sinne des Heimatschutzes und der Denkmalpflege notwendig. Bauwerke von geschichtlicher oder kunstgeschichtlicher Bedeutung, landschaftlich schöne Teile, wie Flußufer, Bäume, Ausblicke auf besonders schöne und eigenartige Landschaftsbilder, sollen künftighin, wo nur immer möglich, erhalten werden. Wenn auch der Forderung der alten Bauordnung, bei engen Gassen zum Zwecke der Verkehrserleichterung für möglichste Verbreiterung zu sorgen, unter gewissen Vorbedingungen beigepflichtet werden konnte, so war der weiteren Bestimmung, gekrümmten Gassen regelmäßige Richtungslinien zu geben, nicht zuzustimmen. Man wird künftig zur Wahrung der Schönheit und Eigenart des Straßenbildes auch bei Straßenverbreiterungen die Krümmungen und Unregelmäßigkeiten der Straßenwandungen nach Möglichkeit beibehalten müssen. Die Festlegung eines bestimmten Maßes von Freiflächen im Erweiterungsgebiet für öffentliche Anlagen und Kinderspielplätze ist vorgesehen. Sie ist gerechtfertigt durch allgemeine gesundheitliche Forderungen, welche zugunsten der Allgemeinheit und der Kurgäste sowie auch zur Erzielung einer abwechslungsreicheren Gestaltung neuer Ortsteile zu stellen sind. Aus dem letzteren Grunde wurde auch der seither bestandene starre Baulinienzwang gemildert und im Gebiete der offenen Bauweise unter gewissen Bedingungen das Zurückweichen hinter die Baulinie gestattet. Die hintere Baulinie an Eisenbahnen und Flußufern, welche zum Teil entlang der Promenade in Wirklichkeit schon besteht, wurde ebenfalls aus schönheitlichen Gründen eingeführt und ihre verordnungsmäßige Festlegung vorgesehen.

Bisher hatte die Stadtgemeinde den Grund zur Anlage neuer Straßenzüge den Eigentümern abgelöst. Das bedeutete aber für die Allgemeinheit eine ganz erhebliche Belastung, während die betreffenden Grundstückseigentümer einen zweifachen Gewinn erzielten. Künftighin muß der zu Straßen fallende Grund unentgeltlich abgetreten werden unter Beobachtung einer gleichmäßigen Heranziehung der Angrenzer im Verhältnis zur Grundstücksausdehnung entlang der künftigen Straße. Die unter dem vorschriftsmäßigen Ausmaß an Straßengrund bleibenden Eigentümer haben den gegenüberliegenden das Mehr nach dem amtlichen Schätzungswert zu vergüten.

Das Verfahren der zwangsweisen Grundstücksumlegung sowie die Einräumung größerer Rechte für die Gemeinden im Zwangsenteignungsverfahren sind im Entwurf eingehend behandelt worden.

Eine Neuerung enthält die Bestimmung über das baupolizeiliche Verfahren durch das bedingungsweise Entfallen der sogenannten Bauverhandlung mit anschließender „Protokollierung“, welche bisher unter Beiziehung sämtlicher Parteien und des Amtsarztes für alle Baugesuche vorgeschrieben war. Erfahrungsgemäß war dieses Verfahren vielfach die Quelle von privatrechtlichen Erörterungen und Streitigkeiten, die meist in keinem Zusammenhang mit dem Baugesuch selbst standen und nur die Erreichung von „Kompensationen“ für die Nachbarn zum Zwecke hatten. Hierdurch wurde das Bauverfahren sehr erschwert und in die Länge gezogen und der Ortspolizeibehörde eine große Belastung aufgebürdet. Künftig soll eine förmliche Bauverhandlung nur dann stattfinden, wenn einer der beteiligten Nachbarn seine Zustimmung zum Baugesuch durch Verweigerung der Planunterschrift nicht erteilt; die dem Baugesuch zustimmenden Nachbarn werden natürlich zu dieser Verhandlung nicht beigezogen.

Die allgemeinen Vorschriften für die Bauführung und für die öffentliche Sicherheit an Baustellen haben verschiedene Abänderungen, teilweise auch Erweiterungen erfahren. Eine der wichtigeren Neuerungen enthält die Vorschrift, daß die Nachbarn zur vorübergehenden Sicherung von Bauten, zur Herstellung baulicher Änderungen oder zur Instandsetzung und Neuaufführung von Baulichkeiten die Aufstellung von Bolzen, Gerüsten, Schutzdächern usw. in der unbedingt notwendigen Ausdehnung und Zeitdauer gegen Ersatz des entstehenden Schadens durch den Bauwerker auf ihrem Grunde zu dulden haben. Dieser „Eingriff in das Recht der freien Verfügung über das Eigentum“ erscheint deshalb gerechtfertigt, weil durch Böswilligkeit von Nachbarn nicht nur dem Bauwerker erheblicher Schaden durch Verhinderung einer Bauführung erwachsen kann, sondern weil es auch vielfach im öffentlichen Interesse oder in jenem des Arbeiterschutzes liegen kann, Nachbargrund hierfür in Anspruch zu nehmen. Die gesetzliche Zubilligung eines angemessenen Schadenersatzes schützt wohl den Nachbarn in weitgehender Weise vor Nachteil oder Schaden.

Das Verbot der marktschreierischen und aufdringlichen Geschäftsanpreisungen, die vielfach das Orts- und Landschaftsbild verunstalten, dürfte wohl die Billigung jedes Einsichtigen finden. Die Anbringung von Anpreisungen und dergleichen an Gebäuden von geschichtlicher oder kunstgeschichtlicher Bedeutung, dann an Naturdenkmälern ist ausnahmslos verboten. Für die übrigen Fälle müssen der

Baupolizei Farbenskizzen von den geplanten Aufschriften zur Bescheidung vorgelegt werden.

Ferner sieht die neue Bauordnung einen wirksamen Heimatschutz vor und gibt der Baupolizei die gesetzliche Handhabe zu sofortigem Eingreifen. Man wird vielleicht einwenden wollen, daß hierfür der Weg einer polizeilichen Vorschrift nicht gerade der geeignetste sei. Aber wie wollte man Willkür und Mangel an Einsicht eines einzelnen begegnen, wenn es sich um Abwendung eines Eingriffes in ein schönes Ortsbild handelt, das gewissermaßen Gemeingut aller geworden ist? Viele von den Kulturwerten, die die Eigenart und Schönheit des Meraner Ortsbildes ausmachten, sind schon unwiederbringlich verloren gegangen. Wo immer es möglich, wird es künftig vermieden werden, Hand anzulegen an Bauten geschichtlicher oder kunstgeschichtlicher Bedeutung. Ist ein Eingriff nicht zu umgehen, so geschehe er in schonender Art. In welcher Weise man bei solcher Gelegenheit nicht vorgehen soll, zeigen die Häuser in der Laubengasse. Nur noch wenige von ihnen weisen den ursprünglichen, altbürgerlichen, behäbigen Zustand auf, die übrigen tragen alle mehr oder minder die Merkmale bedauerlicher Eingriffe unkundiger Hand. Die Herausnahme von Bogenpfeilern, das Zusammenziehen freier Bogenöffnungen durch sogenannte scheitrechte Bogen, das Entfernen der hübschen Kreuzgewölbe in den Laubengängen und das Einziehen gerader Decken an ihrer Stelle, das Aufsetzen von hinter die Straßenflucht gesetzten Stockwerken mit flachen Blechdächern, mißverstandener Aufputz der ehedem so schlicht anheimelnden Schmuckseiten der Häuser usw. sind bezeichnende Beispiele.

Das innige Zusammenwirken zwischen Baupolizei und jenen Stellen, die sich die Pflege des Heimatschutzes in erster Linie zur Aufgabe gemacht haben, dürfte eine Gewähr dafür bieten, daß Ersprießliches geleistet werde, ohne die wirtschaftlichen Rückwirkungen aus dem Auge zu lassen.

Den weitaus größten Anteil an den Verbesserungsvorschlägen enthalten die auf die Gesundheit und die Verbesserungen im Wohnungswesen abzielenden Bestimmungen. Die Einteilung des Ortsgebietes in Baustaffeln, die Festsetzung einer größeren Anzahl von Bebauungsarten, die Staffelung der Bestimmungen, welche auf die bauliche Ausnutzung der Grundstücke, auf die Stand- und Feuersicherheit der einzelnen Gebäudearten Bezug haben, sind jene Mittel zur angestrebten Niedrighaltung der Baulandpreise in den Außenbezirken und damit zur Gesundung des Wohnungswesens überhaupt. Kaum in einem anderen Ort dürfte der Mangel an gesunden Kleinwohnungen so groß sein wie in Meran. Das mag zum großen Teil an der Eigenart des Kurortes selbst liegen, weil man bisher das Hauptaugenmerk auf die Unterbringung der Kurgäste lenkte. In den Außenbezirken wurden fast ausschließlich Miethäuser für wohlhabende Familien gebaut, die sich zum Teil noch durch Vermieten von Zimmern an Kurgäste ein schönes Stück Geld verdienen. Kleinwohnungen für die unbemittelte Klasse der Bevölkerung, insbesondere für Arbeiter, mit deren Unterbringung schließlich auch in einem Kurort als einem wesentlichen Bevölkerungsteil zu rechnen ist, sind mit ganz wenigen Ausnahmen nur im ältesten Teile der Stadt um einen erschwinglichen Preis zu haben. Es bedarf wohl keines besonderen Hinweises, daß diese Wohnungen in gesundheitlicher Beziehung oft zu den schwersten Bedenken Anlaß geben. Freilich hat der Stadtmagistrat Meran durch die in Vorbereitung befindliche Gründung einer Wohnungsinspektion und den Erlaß einer Wohnungsordnung den redlichsten Willen zur Abstellung dieser Mißstände im Kleinwohnungswesen bekundet. Ein durchgreifender Erfolg kann aber nur dann beschieden sein, wenn man durch Festlegen einer Baustaffel für den Bau von Kleinwohnungen (als Reihenbau) dem großen Bedürfnis nach solchen abhilft.

Die Anforderungen an die Aufenthaltsräume für Menschen sind verschärft worden. Das Verhältnis der Fensterfläche zur Bodenfläche, die Mindestgröße von Zimmern, Küchen und Dienstbotenräumen wurde festgelegt und zur Ermöglichung einer wirksamen Querlüftung der Wohnungen ihre Höchstzahl für jedes Stockwerk staffelweise festgesetzt. Die bisher mit 3 m bestimmte Mindesthöhe der Aufenthaltsräume wurde auf 2,80 m ermäßigt. Auch für die Aufenthaltsräume im Dachgeschoß sind in der neuen Bauordnung zur Förderung der Gesundheit und des Wohlbefindens der Bewohner weitergehende Forderungen gestellt als in der alten. Gerade das Meraner Klima mit seinen stark wechselnden Temperaturunterschieden und seinen heißen Sommern macht strenge Vorschriften über die Isolierung der Dachflächen sehr notwendig. Nach ärztlichen Gutachten sind insbesondere die Einwirkungen starker Sonnenbestrahlung für die Bewohner ungenügend isolierter Dachwohnungen sehr schädlich, und die Statistik hat nachgewiesen, daß die Sterblichkeit von Säuglingen in solchen Wohnungen erschreckend groß ist. Die Herstellung einwandfreier Wohnungen im Dachgeschoß wird demnach erhebliche Kosten verursachen, so daß damit zu rechnen ist, daß die ohnehin vorgesehene wesentliche Einschränkung des Ausbaues der Dachgeschosse zu Wohnzwecken einen erheblichen Rückgang der Dachwohnungen im allgemeinen herbeiführen wird. Das wird auch dazu führen, daß man die schweren, steilen Dachformen verläßt und wieder zu den weit ausladenden flacheren Dächern zurückgreift, die der heimischen Bauweise von Südtirol auch mehr entsprechen.

Das für Wohnräume im Dachgeschoß Gesagte trifft sinngemäß auch für Aufenthaltsräume im Kellergeschoß zu. Es ist zuzugeben, daß in manchen Gewerbebetrieben Arbeitsräume schon aus Betriebsrücksichten im Kellergeschoß untergebracht werden müssen und daß es möglich ist, die Nachteile einer solch tiefen Lage bis zu einem gewissen Grad zu beheben, so daß gesundheitliche Schädigungen für die Arbeiter nicht zu befürchten sind. Es ist daher auch im Entwurf unter gewissen Voraussetzungen im inneren Stadtgebiet die Unterbringung von Arbeitsräumen im Kellergeschoß gestattet; hingegen ist die Anlage von Wohnräumen verboten. Obwohl die bisherige Bauordnung für das Gebiet der offenen Bauweise ebenfalls Kellerwohnungen verbot, haben sich solche doch da und dort eingeschlichen. Durch teilweises Abgraben des Geländes und Anlegen eines um das Haus laufenden Grabens sowie durch Einführung der Bezeichnung „Souterrain“ hat man geglaubt, dem Kellergeschoß die Eigenschaften eines solchen zu nehmen. Das ist eine arge Selbsttäuschung. Abgesehen von dem schönheitlich Unerfreulichen, das die Anlage eines solchen Grabens um ein Gebäude bietet, wird durch ihn nur ein kleiner Teil der Mängel einer Kellerwohnung genommen. Man räumt mit Vorliebe solche Kellerwohnungen Hausbesorgern, Gärtnern oder anderen Hausangestellten an mit der Begründung, daß ein anderer Platz nicht zur Verfügung stehe. Abgesehen davon, daß es nicht wohlgetan ist, von Amts

wegen Wohnungen zweiter Klasse zuzulassen, so würden auch die Mehrkosten eines einwandfreien, in Erdgleiche befindlichen Sockelgeschosses keinen Ausschlag mehr geben für die auskömmliche Verzinsung des Baukapitals. Bei bergigem Gelände sind natürlich die Verhältnisse wesentlich andere, und solche Fälle bedürfen auch einer besonderen Behandlung. Trotz der grundsätzlichen Gegnerschaft gegenüber Kellerwohnungen mußte man dem allgemeinen Brauch, die Hausangestellten in Kellerwohnungen zu stecken, Rechnung tragen.

Neu ist im Entwurf zur Bauordnung die Bestimmung, daß in jedem Wohngebäude eine Waschküche und ein Trockenboden sowie für jede Wohnung ein Keller- und ein Bodengelaß von bestimmter Größe vorhanden sein muß. Die Zusammenlegung von Hofräumen, die Gründung von Hofgemeinschaften und die Anlage von öffentlichen Kinderspielplätzen innerhalb größerer Baublöcke wird in der neuen Bauordnung angestrebt.

Für die einzelnen Bebauungsarten, offene Bauweise, für halboffene Bauweise, Landhaus- und Kleinwohnungsbau, die Industriezone und das Gebiet der rein ländlichen Bauweise sind Sonderbestimmungen vorgesehen. In den Schlußbestimmungen wird der Ortspolizeibehörde das Recht zur Befreiung von Bestimmungen nicht zwingender Natur und dem Landesausschuß beim Vorhandensein ganz besonderer Verhältnisse auch die Befreiung von Bestimmungen zwingender Natur vorbehalten. Das Recht der Dispenserteilung war in der alten Bauordnung keiner Instanz eingeräumt. Ebenso ist das vorgesehene Beschwerderecht der Ortspolizeibehörde gegen die Entscheidungen des Landesausschusses und das Recht zur Verhängung von Mutwillensstrafen in Beschwerdesachen neu.

Möge die neue Bauordnung für den Kurort Meran zur Förderung des öffentlichen Wohles und zur kräftigen, baulichen und wirtschaftlichen Entwicklung des Kurortes beitragen und der erste wirkungsvolle Schritt sein zum Zusammenschluß der vier Kurgemeinden zu einem Gemeinwesen, zu einem Großmeran!

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Besprochen von THEODOR GOECKE, Berlin.

OSTPREUSSEN UND SEINE BODENSTÄNDIGE BAUKUNST. Von Professor Robert Mielke. Mit 11 Abbildungen. Charlottenburg 1915, Verlag von Robert Kiepert.

„Das Alte schätzen, das Neue vorurteilslos prüfen und mit künstlerischem Gefühl die Landschaft beurteilen, das allein kann Richtung und Maß angeben für den Wiederaufbau zerstörter Ortschaften. Aber dazu gehört ein klares Erkennen der Eigenart eines geschlossenen Landschaftsgebietes und seiner Siedelungen."

Nach diesem selbst gestellten Programm hat der Verfasser zunächst ein Bild der bisherigen Besiedelung zu geben versucht. Die dem Texte eingefügten Abbildungen zeigen Dortlagepläne und Hausgrundrisse, und zwar von ersteren Teilskizzen der litauischen Dörfer Karkelbek bei Memel und Gilge am Kurischen Haff, sowie Skizzen des deutschen Straßendorfes Borchersdorf (Kreis Neidenburg) und des masurischen Angerdorfes Kurkau bei Soldau. Schon hierin spiegelt sich die verschiedenartige Besiedelung der jetzt meist als eine Einheit angesehenen Provinz Ostpreußen wieder. Dies bestätigen weiter bzw. noch schärfer die Grundrisse eines litauischen Bauernhauses in Aglonen (Kreis Heidekrug) und des litauischen Fischerhauses in Gilge, ferner eines masurischen Bauernhauses in Neuendorf bei Lyck und eines deutschen Bauernhauses in Calow (Oberland).

In den Dorf- und Hausformen sind Anlagen herausgebildet, die sich nicht nur in jeder Weise der ostpreußischen Landschaft angepaßt haben, sondern auch an sich erfreuliche Schöpfungen ländlicher Kunst darstellen. Die auf einer Tafel zusammengestellten Schaubilder eines litauischen Vorratshauses in Nidden (Kurische Nehrung), eines masurischen Bauernhauses in Snopken bei Johannisburg und des schon erwähnten deutschen Bauernhauses in Calow geben dem Leser davon ausdrucksvolle Beispiele.

Dann ist der Verfasser in vorurteilsfreier Weise der Frage nahegetreten, ob und was von diesen Vorbildern beim Wiederaufbau berücksichtigt werden könne — unter den veränderten Verhältnissen der Landwirtschaft und auch der Landschaft selbst. Mit Recht warnt er schließlich vor der Rücksichtslosigkeit, bei der Durchführung von Landstraßen das alte Gefüge der Dorflage zu zerstören, wie es die Friedensarbeit oft genug getan habe. So können wir das anspruchslose Heftchen der Beachtung unserer Leser nur angelegentlich empfehlen. Auch die Dorfanlage gehört zum Städtebau.

DER STÄDTISCHE TIEFBAU. Leitfaden für technische Schulen und für Gemeindebeamte. Von Prof. Gürschner, Regierungs- und Gewerbeschulrat in Danzig, und Prof. Benzel, Oberlehrer an der Kgl. Baugewerkschule in Münster i/W. Erster Teil: Bebauungspläne und Stadtstraßenbau von Prof. Benzel. Zweite Auflage. Mit 186 Abbildungen und 3 mehrfarbigen Plänen (ein Bebauungsplan nebst Längen- und Querprofilen und ein Fluchtlinienplan). 1915, Leipzig und Berlin. Druck und Verlag von B. G. Teubner.

Das Buch erscheint in der Reihenfolge von Veröffentlichungen, die dem Unterricht von Baugewerkschulen dienen und läßt erfreulicherweise erkennen, welch anderer Geist in die Baugewerkschulen eingezogen ist! Gleichzeitig sucht es aber auch den Schülern für ihre spätere Praxis von Nutzen zu sein. Den Städtebau betreffen hauptsächlich die Abschnitte a) Bebauungspläne und b) Fluchtlinienpläne. Es werden der Umfang und die Unterlagen des Entwurfes besprochen, dann die Gliederung und Art, des Anbaues. In den Kapiteln „Baublöcke", „Straßennetz", „Straßenquer- und längenschnitte" werden dann Lehren für die Planung gegeben, unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften, die dem Verfasser naturgemäß eine gewisse Beschränkung in der Behandlung des Stoffes auferlegen — in klarer übersichtlicher Fassung.

Besonders anerkennenswert ist die Beigabe eines farbig behandelten Bebauungsplanes des Gebietes westlich des Schloßgartens zwischen Hüfferund Roxeler Straße in der Stadtgemeinde Münster i/W., also des Gebietes hinter dem Schloßgarten an der Westseite des Stadtgebietes, nicht allein um des Lehrzweckes willen, sondern auch weil damit ein gelungener Versuch veröffentlicht wird, ein neues Baugebiet nach den heutigen Grundsätzen des Städtebaues für die verschiedenartigsten Wohnbedürfnisse in offener und Reihenbauweise mit Wohnstraßen und anheimelnden Wohnwinkeln aufzuschließen. Druck und Ausstattung des Werkchens verdienen Anerkennung. Der Preis mit 3,80 Mk. für die kartonierte Ausgabe ist ein mäßiger.

EIN VERZEICHNIS DER LITERATUR ÜBER STÄDTEBAU von Theodora Kimball, Bibliothekarin an der Schule für Landschaftsarchitekten der Harvard Universität in Cambridge Mass, ist die erste geordnete Übersicht der Veröffentlichungen auf diesem Gebiete, seien es nun Bücher, Zeitschriften oder Gesellschaftsberichte, Kongreßverhandlungen usw., und zwar unter Ausziehung der namentlich in den Zeitschriften zerstreuten städtebaulichen Abhandlungen nach Stichwörtern alphabetisch aufgeführt, so daß die Auffindung der gerade gesuchten Namen der Verfasser sowohl als auch der von ihnen behandelten Gegenstände soweit möglich erleichtert ist. Das Verzeichnis umfaßt 43 in 2 Reihen geteilte Seiten eines Großoktavheftes mit deutlichem Druck auf starkem Papier. Neben der amerikanischen

und englischen Literatur ist die deutsche fast vollständig vertreten. In Ermangelung eines entsprechenden deutschen Werkes möge es daher auch unseren Lesern auf das beste empfohlen sein. Herausgegeben ist es in Boston von der Nationalkonferenz für Städtebau 1915.

DAS KARLSRUHER BAUGEWERBE. Von Dr. Emil Heidelberger. (VIII und 127 Seiten.) Karlsruhe 1915. G. Braun'sche Hofbuchdruckerei und Verlag. Preis 3,— Mk.

Die Residenzstadt Karlsruhe, die landesfürstlicher Bautätigkeit ihre Entstehung verdankt, hat eine so lückenlose Geschichte des Baugewerbes, die wieder mit der Entwicklungsgeschichte der Stadt parallel läuft, daß es sich wohl verlohnt, einen Überblick über die Zunftgeschichte, die Unternehmungsformen, die Lohn-, Arbeits- und Organisationsverhältnisse zu geben; daneben ist die Entwicklung des baugewerblichen Schulwesens im Zusammenhang dargestellt und in übersichtlicher Weise der Gegensatz des zünftlerischen Baugewerbes mit seiner Gebundenheit zu dem modernen mit dem kapitalistischen Einschlag geschildert. Diese Umwandlung, die in dem Spekulationsbau und der Bodenpolitik des Staates zum Ausdruck gekommen ist, hat dem Verfasser den natürlichen Anlaß geboten, auch auf die städtebauliche Entwicklung der neueren Zeit einzugehen und mit wertvollen Zahlenzusammenstellungen zu belegen.

Das Buch kann demnach nicht nur allen Baubehörden und Fachleuten, den baugewerblichen Organisationen und Schulen empfohlen werden, sondern auch, wie überhaupt den Freunden Karlsruher Bau- und Gewerbegeschichte, dem städtebaulichen Statistiker.

SOLDATENGRÄBER UND KRIEGSDENKMALE. Herausgegeben vom k. k. Gewerbeförderungs-Amte. Wien 1915. Kunstverlag Anton Schroll & Co. Gesellschaft m. b. H.

Lehrer und Schüler der Kunstgewerbeschule in Wien haben sich zur Sammlung der Entwürfe für Soldatengräber und Kriegsdenkmale zusammengetan. Die meisten Beiträge haben Prof. Josef Hoffmann mit 10 und seine Schule mit 36, sowie Prof. Dr. Oskar Strnad mit 22 und seine Schule mit 13 beigesteuert. Dann kommt die Schule von Heinrich Teßenow mit 10, während sich 36 Entwürfe auf 5 Professoren bzw. ihre Schulen und Gehilfen verteilen. Zur Einführung gibt Oskar Strnad eine ästhetische Betrachtung über die Formen der verschiedenen Arten von Soldatengräbern — das Einzelgrab, das Gruppen- und Massengrab — sowie der Kriegsdenkmale mit einem Beispiele über die beste Art der Aufstellung in der Landschaft. Auf diese Weise ist eine große Zahl zusammengekommen, die sich auf 335 Quartseiten verteilt. Die Darstellung ist eine treffliche, meist nach Federzeichnungen, ja, es kann nicht verschwiegen werden, sie ist oft das Beste am ganzen Entwurf. Eine gewisse Magerkeit der Formen ist nicht immer frei von gesuchter Einfachheit. Slawische und ungarische, besonders auch Reitermotive sind mehrfach in eigenartiger Weise verwandt. Den Norddeutschen spricht am meisten das für Massengräber vorgeschlagene Hügelmotiv an, außerdem ein sehr schön gezeichneter flacher Obelisk von 6 m Höhe, dessen Vorderseite ein im Flachrelief ausgeführtes Schwert schmückt — bestimmt, in offener Gegend auf dem Felde aufgestellt zu werden. Ferner ein vierkantiger Gedenkstein mit einzumeißelnden Schriftflächen und bekrönendem Bronzekreuz, der durch seine bogenförmige Einziehung nach unten an die Hermenform anklingt — inmitten von vier pyramidalen Bäumen als Erinnerungszeichen für eine kleine Gemeinde.

KLEINSIEDELUNGEN AUS FRIDERIZIANISCHER ZEIT. Von Regierungsbaumeister Waldemar Kuhn. Sonderdruck aus der „Zeitschrift für Bauwesen" 1915, Hefte 7—9, 10—12.

Diese als Doktorarbeit von der Technischen Hochschule zu Danzig angenommene, 28 Halbfolioseiten umfassende Schrift ist mit 53 Abbildungen im Texte und mit 4 Tafeln ausgestattet. Sie zieht eine fast vergessene, meist in Archiven versteckte Seite landesfürstlicher Siedelungstätigkeit in Preußen, namentlich Friedrichs des Großen, wieder ans Licht, indem sie die Siedelungsfrage vom Standpunkte einer zielbewußten Vergangenheit darstellt mit der Absicht, der heute nach 100jähriger Ruhe wieder aufgenommenen inneren Kolonisation Anregungen zu einer zweckmäßigen Ausgestaltung der Kleinsiedelungen zu bieten. Im ersten Kapitel werden die Siedelungsformen in friderizianischer Eigenart der Bauern- und Büdnerdörfer und der Kolonien für Arbeiter und Handwerker vorgeführt. Das zweite Kapitel behandelt die Förderung des Kleinwohnungswesens durch den Staat, während das dritte Kapitel eine Beschreibung der Bauweise bringt mit Besprechung der Musterzeichnungen und Anschläge, des Aufbaues und der Ausführung, der Grundrißanordnung der Gehöfte und Wohnhäuser usw. 20 Schaubilder nach photographischen Aufnahmen von Dorfstraßen und Auen, auch einzelner Häuser, Katen und städtischer Wohnhäuser, 3 Schnittzeichnungen typischer Dorfanlagen, ferner 7 Musterzeichnungen von Grundrissen, zum Teil mit Ansicht, endlich 22 Grundrisse der Erdgeschosse ausgeführter Bauten — massiv und in Fachwerk — zum Teil ebenfalls mit Ansicht, einige auch mit Schnitten und Grundrissen der Obergeschosse bzw. ausgebauten Dachgeschosse geben anschauliche Belege in der bekannten sorgfältigen Wiedergabe der Zeitschrift für Bauwesen.

Jedem, der sich mit dem Kleinwohnungsbau befaßt, sei die Abhandlung auf das wärmste empfohlen; wenn auch die gegenwärtige Zeit mancherlei neue Anforderungen stellt, so können diese doch oft durch Fortbildung des Überkommenen befriedigt werden.

NEUE EINGÄNGE.

BAUZEITUNG FÜR WÜRTTEMBERG, BADEN, HESSEN, ELSASS-LOTHRINGEN. Bauzeitungs-Verlag Karl Schuler, Stuttgart. Ausgabe A, XII. Jahrgang Nr. 40/42 enthält unter anderem: Engerer Wettbewerb der Stadt Stuttgart zur Erlangung von Entwürfen für ein Schaubild über die architektonische Gestaltung der Fassaden am neuen Bahnhofsplatz und Teilen der Königstraße; mit Lageplan und Schaubildern von Oberbaurat Eisenlohr und Pfennig sowie Oberbaurat Schmohl in Stuttgart, Professor Hocheder in München, dem gefallenen Professor Ostendorf, in Karlsruhe.

TECHNISCH GEMEENTEBLAD. Maandblad voor technische, ästhetische, hygienische en economische verzorging van gemeentewerken, stedenbouw en volkshuisvesting. Hoofd-Redactie: W. J. de Groot, Amsterdam. I. Jahrgang Nr. 6 enthält unter anderem: „Teilbebauungsplan Veldhovensche Hoek zu Tilburg in Holland" von J. H. E. Rückert. Der Plan nebst Straßenquerschnitt zeigt Verkehrsstraßen mit nur einer Baumreihe in der Mitte.

WHAT CITY PLANNING COMMISSIONS CAN DO. Edited by Charles Henry Cheney. Bulletin Nr. 1. I. The Need for City Planning, II. What a City Planning Commission can do, III. How to Establish a City Planning Commission — The New State Law Defining its Powers and Duties, IV. Model Ordinance Creating a City Planning Commission, V, List of City Planning Commissions in the United States, VI. Recommended Books on City Planning. June, 1915. The California Conference on City Planning, Crocker Bldg., San Francisco.

OSTPREUSSISCHE HEIMAT. Blätter für die Gesamtinteressen des Ostpreußentums, Mitteilungen und Nachrichten für die Landsleute zu Hause und in der Fremde. Herausgeber und Schriftleiter Eduard Kenkel, Berlin-Charlottenburg. 1. Jahrgang Heft 5 enthält u. a.: „Das Grün der wiedererstandenen ostpreußischen Stadt" von Harry Maaß, Gartendirektor in Lübeck.

AKADEMISCHE RUNDSCHAU. Verlag von K. F. Köhler in Leipzig. III. Jahrgang, Heft Nr. 11/12 enthält u. a.: „Der Städtebau im Bildungswesen" von Dr. Hans Schmidkunz, Berlin-Halensee.

HEIMATSCHUTZ IN BRANDENBURG. Mitteilungen des Vereins Heimatschutz in Brandenburg. Berlin 1915, Verlag des Reichsboten G. m. b. H. VII. Jahrgang Nr. 2 enthält u. a.: „Großstadtfragen" von Tutilo. 1. Das Mietshaus.

ZUM WIEDERAUFBAU OSTPREUSSENS. DAS FLACHE DACH. Herausgegeben von Architekt Otto Liesheim, Berlin-Zehlendorf. Eine Sammlung der in verschiedenen Zeitschriften veröffentlichten Aufsätze über die Vorzüge des flachen Daches, mit 7 Abbildungen, ländliche Bauten betreffend.

STÄDTISCHE FREIFLÄCHENPOLITIK. Grundsätze und Richtlinien für Größe und Verteilung der verschiedenen Arten von sanitärem Grün im Stadtplane mit besonderer Berücksichtigung von Groß-Berlin. Von Dipl.-Ing. Dr.-Ing, Martin Wagner, Abteilungsvorsteher im Verband Groß-Berlin. Mit 11 Abbildungen und 1 farbigen Tafel. Berlin, Carl Heymanns Verlag, 1915. Hierzu wird bemerkt, daß in der Schrift eine Anzahl wertvoller statistischer Unterlagen beigebracht werden, der darauf gebauten Theorie der Freiflächenpolitik jedoch nicht überall zugestimmt werden dürfte.

NATIONAL MUNICIPAL REVIEW. Vol. IV, No. 4, Total No. 16. Published quarterly by the National Municipal League, Railroad Square, Concord, N. H. Editorial Office, North American Building Philadelphia, Pa. Bringt unter anderem den lesenswerten Beitrag „Deutsche Städte unter dem Drucke des Krieges". Von Professor Robert C. Brooks.

DACHARCHITEKTUR DER BAROCK-EPOCHE IN PRAG. Von Professor A. Balšáneck in Prag. V Praze. Nákladem Ceské Matice Technické. — V. Komissi Kuitskupectví Fr. Rivnáče V. Praze. 1913. Der Stoff ist nach Angabe des Herrn Verfassers nicht nur analytisch, sondern auch vom Standpunkte des Städtebaues behandelt.

ZEITSCHRIFT FÜR KOMMUNALWISSENSCHAFT. Heft 7, Jahrgang 2, 1915/1916. Deutsche Verlags-Anstalt in Stuttgart. Bringt unter anderem: Die Wohnungsfrage nach dem Kriege. Von I. F. Haeuselmann, Stuttgart. Mit acht zeichnerischen Darstellungen des Verfassers.

MITTEILUNG.

Um die Mitte des vergangenen Jahres, noch kurz bevor der Europäische Krieg ausbrach, der weiteren Erörterungen in dieser Angelegenheit vorläufig ein Ende machte, wurde in den Tageszeitungen mit einer gewissen Leidenschaftlichkeit für und wider den Vorschlag gekämpft, auf dem Gelände nördlich der Stadtbahn, das Friedrichstraße und Reichstagsufer begrenzen, einen Wolkenkratzer zu errichten — mitten im Großstadtverkehr am wichtigen Bahnhofe Friedrichstraße unfern der ältesten und vornehmsten Prachtstraße Berlins als groß gedachte Gast- und Erholungsstätte in einer Form, die zugleich die Bedeutung des Platzes zum Ausdruck zu bringen hätte.

Wir sind keine Freunde der Wolkenkratzer, soweit dadurch die Allgemeinheit wie auch die Nachbarn geschädigt werden. Wo dies aber nicht der Fall und ein städtebaulich bedeutsamer Punkt zu betonen ist, erscheint der ablehnende Standpunkt der Baupolizei bedauerlich, bloß weil damit einmal über die Stränge der Verordnung geschlagen und die sonst einzuhaltende Bebauungshöhe überschritten wird. Im Gegenteil — erst damit ist dies für die Gestaltung moderner Großstädte unentbehrliche Mehr an Mitteln gegeben, Relief, Ordnung und Gliederung ins Stadtbild zu bringen. Sollte damit dem Besitzer ein Vorteil zufallen, so wäre dieser natürlich angemessen durch eine Gegenleistung oder Bezahlung auszugleichen.

Schon einmal hatte sich die Gelegenheit zu einer derartigen Lösung geboten, als nach Abbruch der Königskolonnaden für das Warenhaus Wertheim an der Neuen Friedrichstraße eine neue, hinter der alten etwas zurückweichende Fluchtlinie festgesetzt wurde. Es wäre sehr erwünscht gewesen, wenn diese neue Fluchtlinie noch weiter hätte zurückgesetzt werden können, um diesen Teil der Neuen Friedrichstraße platzartig zu verbreitern und damit von der Königstraße her einen sich weiter öffnenden Blick auf das jetzt allzusehr in den Hintergrund gedrängte Gerichtsgebäude zu gewinnen. Der Verlust, den Wertheim dadurch an Bebauungsfläche gehabt hätte, wäre durch das Zugeständnis eines sechsten Geschosses auszugleichen gewesen, was an dieser Stelle ohne jeden Schaden für die Nachbarschaft hätte geschehen können und mit dem Vorteil, ein eigenartiges Wahrzeichen für die zum Großgeschäftsviertel gewordene Altstadt in städtebaulichem Sinne zu erhalten.

Ähnlich liegen die Verhältnisse jetzt am Bahnhof Friedrichstraße — mitten im Hauptgasthofsviertel einen dieses kennzeichnenden höheren Bau zuzulassen, könnte wohl erstrebenswert erscheinen. Doch nicht darauf ist in all den bisher aufgetauchten Vorschlägen Gewicht gelegt worden, sondern immer wieder nur auf die unseres Erachtens übertriebene Bedeutung des Bahnhofs Friedrichstraße.

Das Gedächtnis des Menschen ist kurz. Im Wettbewerb für einen Grundplan von Groß-Berlin hat niemand diesem Bahnhofe sonderliche Beachtung geschenkt. Fast alle Pläne, und insbesondere die preisgekrönten, stimmten darin überein, daß einmal ein großer Bahnhof — einige sagten geradezu: Zentralbahnhof — auf dem Gelände des Lehrter bzw. früheren Hamburger Bahnhofes zu erbauen sein würde, indem zu der vorhandenen von West nach Ost verlaufenden Stadtbahn eine zweite, diese überkreuzende, von Süd nach Nord gehende Bahnverbindung geschaffen werden müsse. Inzwischen hat sich nichts ereignet, was diese Zukunftsgedanken als abgetan ansehen lassen dürfte. Ist dies aber richtig, dann bleibt der Bahnhof Friedrichstraße nach wie vor ein zwar sehr wichtiger, doch immerhin nur ein Zwischenbahnhof.

Es scheint fast so, als ob auch die Eisenbahnverwaltung ihm keine größere, insbesondere auch keine zur Würde eines Emfangsbahnhofes erhobene Bedeutung beimißt. Im Gegenteil: Die architektonische Erscheinung wird gegen früher voraussichtlich gemindert, wenn die große, alle Gleise überdeckende Halle durch einzelne niedrige Bahnsteighallen ersetzt werden soll. Übrigens schade um das verdienstvolle Werk des verstorbenen Jakobsthal — vielleicht hätte man ihm doch mehr Schonung angedeihen lassen können. Sicherlich darf andererseits die Bedeutung des Bahnhofes für den Eintritt zahlreicher Reisender in die Stadt, für das Stadtbild auch nicht unterschätzt werden. Es steht zu befürchten, daß dies in der Tat nicht ausreichend gewürdigt wird, und deshalb werden kritische Stimmen nicht so bald verstummen.

Der neueste Vorschlag der „Bauwelt" geht nun dahin, dem Bahnhofe an der der Straße „Unter den Linden" abgekehrten Seite eine große Halle für den Verkehr der Reisenden mit zwei gewaltigen Uhrtürmen vorzulegen und davor einen Vorplatz zu schaffen, indem nur ein Teil der zu Eingang dieser Betrachtung erwähnten Fläche mit einem Geschäftshause bebaut wird, dessen Höhe nicht über das baupolizeilich zulässige Maß hinausgeht. Scheiterte der Wolkenkratzer am Wortlaute der Bauordnung, so wird der neue Vorschlag daran scheitern, daß der Militärfiskus ein Opfer von vier Millionen bringen soll. Wir meinen, so gewaltiger Mittel bedarf es an dieser Stelle aber nicht, wenn auch erheblich mehr aufgewendet werden müßte, als bisher angenommen war, und dem Umstande Rechnung zu tragen ist, daß am Reichstagsufer eine Untergrundbahn entlanggeführt werden soll und an der Kreuzungsstelle mit der städtischen Nord-Süd-Bahn ein lebhafter Stadtverkehr sich entwickeln wird.

Bedeutsam ist also der Punkt, doch, wie die Dinge nun einmal liegen, nicht so bedeutsam, daß darüber der Gedanke an die Schaffung eines der Weltstadt besser entsprechenden Hauptbahnhofes an anderer Stelle für die Zukunft aufgegeben zu werden brauchte.

D. S.



DEM ANTRAGE DES MAGISTRATS IN DORTMUND folgend, die Stelle des Magistratsbaurats vom 1. Oktober 1915ab in die eines Dritten Stadtbaurats umzuwandeln, ist der bisherige Magistratsbaurat, Vorstand des Stadterweiterungsamtes, Hans Strobel, auf die gesetzliche Amtsdauer von 12 Jahren einstimmig zum Dritten Stadtbaurat gewählt worden. Dies zeugt zunächst von der festen Zuversicht an die künftige Entwicklung der Stadt, die sich mitten in dem Weltkriege einen besonderen Stadtbaurat für Städtebau und Baupolizei zulegt, dann aber auch für die Tüchtigkeit des gewählten Mannes, der schon nach einjähriger Tätigkeit sich dermaßen das Vertrauen der Gemeindebehörden und Bürgerschaft erworben hat. Die Stadt hat damit — das Zeichen der Zeit erkennend — dem Stadterweiterungsamt die ihm gebührende Stelle in der modernen Stadtverwaltung gegeben, wozu sich Leipzig, wo Strobel vorher 4 1/2 Jahre tätig gewesen ist und so nebenher noch die Gartenvorstadt Marienbrunn ins Leben gerufen hat, nicht zu entschließen vermochte. Dies mag dem mit einer erstaunlichen Arbeits- und Tatkraft begabten Manne zur wohlverdienten Genugtuung gereichen!

WETTBEWERB ZUR ERLANGUNG VON ENTWURFS-SKIZZEN FÜR DIE BEBAUUNG DER STRASSE DES 18. OKTOBER IN LEIPZIG. Frist: 1. Dezember 1915. Zur Teilnahme sind nur Architekten berechtigt, die keine Beamtenstellung bekleiden oder eine andere feste Stellung einnehmen, und die seit dem 1. August 1914 ihren Wohnsitz in Leipzig haben. Die für die Preisverteilung zur Verfügung gestellten Mittel betragen insgesamt 14000 Mk. Unter der Voraussetzung, daß wenigstens 30 oder mehr vollständige Entwürfe einlaufen, sollen aus der Summe gebildet werden 5 Preise oder Ankaufssummen von je 1000 Mk., 5 Preise von je 800 Mk. und 10 Preise von je 500 Mk. Gehen weniger als 30 vollständige Entwürfe ein, so bleibt die Festsetzung der zu verteilenden Gesamtsumme und der Zahl und Höhe der einzelnen Ankaufssummen dem Ausschuß überlassen. Dieser Ausschuß besteht unter anderem aus Herrn Stadtbaurat J. Bühring als Vorsitzenden, Architekt Jahrmarkt, Baurat Käppler, Architekt Fr. Drechsler, Architekt Schloßbauer, Bildhauer Professor Seffner und Professor Dr. Graul, sämtlich in Leipzig. Über die Ausführung der Entwürfe bleibt jede Entschließung vorbehalten; es ist aber in Aussicht genommen, mit den Verfassern ausgezeichneter Entwürfe wegen weiterer Ausarbeitung einheitlicher Schauseiten für einzelne Strecken der Straße des 18. Oktober in Verbindung zu treten. Die Zeichnungen in Schwarzweißdarstellung werden verlangt in 1 : 2000 für einen Baustellenplan, in 1 : 500 für eine schematische Darstellung der Schauseiten, in 1 : 200 für Einzelgrundrisse und 1 : 100 für Einzelschauseiten. Dazu sind gefordert zwei Schaubilder nach freier Wahl des Bewerbers. Im übrigen verweisen wir auf den Aufsatz von Hans Strobel: Der Bebauungsplan zwischen Leipzig-Altstadt und Völkerschlachtdenkmal Seite 65 Jahrgang 1914.

In Verfolg der Chroniknotiz im Doppelheft 3/4 des Jahrganges dürfte es unseren Lesern genügen, den die Gesundung der HAMBURGER ALTSTADT SÜDLICH DER STEINSTRASSE vorbereitenden Bebauungsplan mitzuteilen — siehe Tafel 63 der, beachtenswerte Gegenvorschläge beiseite schiebend, gesetzlich festgestellt worden ist, um den Hamburger Architekten, die zum Wettbewerb um Bebauungsvorschläge öffentlich aufgerufen waren, eine unverrückbare Grundlage zu geben. Der Plan ist trotz mancher Fortschritte im einzelnen nicht viel besser, als der vor geraumer Zeit durchgeführte für die Südvorstadt mit der rücksichtslosen Durchbrechung der westlichen Schaarmarktswand und somit ein beredtes Zeugnis für das Übergewicht des Verkehrsingenieurs, der dem zur Mitwirkung berufenen Architekten bestenfalls die Rolle des „Dekorateurs" zuschiebt. Die bessere Ausgestaltung der Blockecken, insbesondere auch der schräg durchgeführten Bergedorfer Straße, sowie des inmitten des ganzen Gebietes vorgesehenen Verkehrsplatzes konnte darum am Geiste des Planes nichts wesentliches ändern.

Ebenso lassen die von der in Hamburg erscheinenden Wochenschrift „Baurundschau" Nr. 13—15 des Jahrganges, vom Architekten Dr.-Ing. Hugo Koch mitgeteilten Wettbewerbsentwürfe trotz mancher bemerkenswerten Teillösung den Zwang erkennen, unter dem die Gesamtanlage zu leiden hat. Ist ein von der Natur oder durch gewordene Verhältnisse gegebener Zwang oft heilsam für den Bebauungsplaner, so doch selten ein solcher, der einseitiger Auffassung entspringt; der Plan ist lediglich Verkehrsplan, doch kein Bebauungsplan, da er auf die Bebauung keine genügende Rücksicht nimmt.

IM FRIEDHOFSWETTBEWERB ZU MÜLHEIM a/Ruhr waren 70 Entwürfe eingegangen. Von diesen verblieben für die engere Wahl folgende zwölf: Nr. 3 Kennwort: „Gruß aus dem Felde", Nr. 4 Kennwort: „Ewiger Frieden", Nr. 24 Kennwort: „Friede" II, Nr. 25 Kennwort: „Droben steht die Hauptkapelle", Nr. 29 Kennwort: „Grünumhegt", Nr. 46 Kennwort: „Sachlich", Nr. 56 Kennwort: „Friedensgarten" II, Nr. 59 Kennwort: „Kriegsbrot", Nr. 60 Kennwort: „In hoc signo vinces", Nr. 62 Kennwort: „August 1915", Nr. 64 Kennwort: „Den Toten zur Ruh', den Lebenden zur Erholung", Nr. 66 Kennwort: „Barbaren".

Der erste Preis wurde dem Entwurf „Den Toten zur Ruh', den Lebenden zur Erholung" zuerkannt.

Weiter beschloß das Preisgericht einstimmig, aus der noch zur Verfügung stehenden Summe von 5000 Mk. drei gleich große Preise zu bilden und diese an die Verfasser der Entwürfe Nr. 24 „Friede" II, Nr. 29 „Grünumhegt", Nr. 56 „Friedensgarten" II zu verteilen.

Zum Ankauf wurden die Entwürfe Nr. 46 „Sachlich" und Nr. 66 „Barbaren" empfohlen.

Als Verfasser der Entwürfe wurden festgestellt:

Kennwort: „Den Toten zur Ruh', den Lebenden zur Erholung", Georg Treutner, Gartenarchitekt, Wanne i. W., Hagenstr. 3, Theodor Suhnel, Architekt, Mülheim-Ruhr, Roeschstr. 9.

Kennwort: „Friede" II, Dipl.-Ing. K. Wach, B. D. A., Düsseldorf, Bismarckstraße, Getreidehaus, Gartenarchitekt K. Hardt, Düsseldorf, Tellstraße 19.

Kennwort: „Grünumhegt", Friedrich Bauer, Gartenarchitekt, Magdeburg, Schöneckstraße 4, Walter Günther, Architekt, Mitabeiter: Kurt Schütz, Architekt,

Kennwort: „Friedensgarten" II, Willy Hoffmann, Kaiserlicher Regierungsbaumeister, Berlin-Steglitz, Sedan Straße 17.

Kennwort: „Sachlich", August Jüngst, Architekt, Düsseldorf, Marschallstraße 32, Max Panicke, Architekt, Düsseldorf, Arturstraße 44, Willy Tapp, Gartenarchitekt, Düsseldorf, Tellstraße 20.

Kennwort: „Barbaren“, Alfred Roepert, Architekt, Pforzheim, Max Müller, Architekt, Pforzheim, Maximilianstraße 1, Franz Haedge, Friedhofsverwalter, Pforzheim, Bayernstraße 82.

EINE KRIEGSTAGUNG FÜR DENKMALPFLEGE hat am 28. und 29. August d. J. in Brüssel unter außergewöhnlichen Umständen stattgefunden. Für den wesentlichen Teil der Verhandlungen war die Öffentlichkeit ausgeschlossen und zur Teilnahme an der Tagung, wie es scheint, nur ein beschränkter Kreis aufgefordert. Hatte Vorsicht dies geboten, so war die Wahl des Tagungsortes eine verfehlte. Dies ist um so bedauerlicher, als die Tagesordnung mehr als gewöhnlich im Zeichen des Städtebaues gestanden hat und deshalb eine zahlreiche Beteiligung der Städtebaubeflissenen des ganzen Deutschen Reiches erfordert hätte. Auch wir sind demnach nicht in der Lage, unseren Lesern einen Sonderbericht zu liefern, da wir nicht mehr als die Äußerungen des Presseausschusses zur Verfügung haben, die bereis durch alle Zeitungen gegangen sind. Gegen die danach für den Wiederaufbau belgischer Städte aufgestellten Grundsätze ließe sich an sich zwar nicht viel einwenden — sie sind jedem, der sich heute in unserem Vaterlande mit Städtebau beschäftigt, mehr oder minder geläufig. Doch hätten sie mit Rücksicht auf die davon erheblich abweichende Auffassung belgischer Architekten und auf die vordringliche Art englischer Gartenstadtbestrebungen einer eindringlichen Erläuterung und Ergänzung bedurft, zumal ein Mitberichterstatter, wie sonst üblich nicht bestellt gewesen zu sein scheint.

IDEEN-WETTBEWERB ZUR ERLANGUNG EINES BEBAUUNGSPLANES DER STADT ZÜRICH UND IHRER VORORTE. Das Wettbewerbsgebiet umfaßt etwa 16400 ha, davon etwa 4000 ha Wald. Den Bewerbern ist freigestellt, weiteres Nachbargebiet in die Bearbeitung einzubeziehen.

Nach dem Entwurf für das Wettbewerbsprogramm sollen Vorschläge eingereicht werden für die weitere Ausgestaltung und Ergänzung des vorhandenen Straßen- und Bahnnetzes (Eisenbahnen und Straßenbahnen), für die Regelung der Bebauung der noch nicht überbauten Teile der Stadt Zürich und der Vororte sowie für die möglichen Verbesserungen in den schon bebauten Stadt- und Vorortsteilen. Unter Beachtung der Grundsätze des neuzeitlichen Städtebaues über die Anforderungen des Verkehrs, der öffentlichen Gesundheit, der Wirtschaftlichkeit und der Schönheit und unter Berücksichtigung der vorhandenen baulichen und örtlichen Verhältnisse haben die Entwürfe ferner eine organische Überbauung und systematische Ausgestaltung der Verkehrseinrichtungen des Wettbewerbsgebietes anzustreben. Verlangt wird ein allgemeiner Bebauungsplan im Maßstabe von 1 : 10000 und die Übertragung der wesentlichen Teile des Entwurfes in die Übersichtskarten 1 : 25000 sowie die Aufstellung von mindestens zwei Teilplänen für solche Teile des Wettbewerbsgebietes, deren Bedeutung für die Stadt- oder Vorortsentwicklung die Einzelbearbeitung angezeigt erscheinen läßt.

Der Programmentwurf enthält sodann eine Reihe von besonderen Bemerkungen. So ist z. B. für den Anschluß des Wettbewerbsgebietes an die Rheinschiffahrt sowohl die Limmat bis ins Gebiet der Stadt Zürich, als auch die Glatt bis in die Gegend von Seebach-Örlikon als schiffbar vorauszusetzen; die Verbindung dieser Wasserstraßen mit dem Zürichsee ist jedoch außer Betracht zu lassen. Für die Anlage den voraussichtlichen Bedürfnissen der Zukunft genügender Häfen mit Umschlagplätzen und Verbindungen mit Güterbahnhöfen und Industriegleisen sind Vorschläge zu machen. Die vorhandenen Wälder sind zu schonen. Möglichst zusammenhängende Park- und Wiesenanlagen, Friedhöfe, Spiel-, Sport- und Schießplätze sind vorzusehen und angemessen zu verteilen. Auch für Anlagen zu Ausstellungszwecken und für einen Tiergarten. ist Gelände auszuscheiden. Wo die Arbeiterbevölkerung großenteils in geschlossener Bebauung wohnt, sind Freiflächen für Mietgärten auszusparen. Die Aufteilung des unüberbauten Gebietes zu Wohnvierteln hat in einem Umfang zu geschehen, daß in Verbindung mit der vorhandenen Überbauung der voraussichtliche Bevölkerungszuwachs bis 1950 Platz findet. Für die gleiche Bevölkerungszunahme sind öffentliche Gebäude, Markthallen, Fluß- und Seebadeanstalten, Volksbäder usw. vorzusehen. Die heutigen Kasernen- und Zeughausanlagen in Zürich, die Exerzierplätze, der Botanische Garten und die Anstalt Burghölzli können unter Beachtung der Eigenart ihrer Zweckbestimmung verlegt werden.

Zur Prämierung von höchstens fünf Entwürfen wird dem Preisgericht ein Betrag von 50000 Fr. zur freien Verfügung gestellt, der unter allen Umständen verteilt wird. Außerdem wird eine Summe von 15000 Fr. ausgesetzt, die in Teilbeträgen von mindestens 2000 Fr. zum Ankauf von Entwürfen verwendet werden kann, die sich nicht zur Preiserteilung im ganzen Umfang der Aufgabe eignen, im einzelnen aber beachtenswerte Lösungen einzelner städtebaulicher Aufgaben enthalten. Bei der Beurteilung wird auf die praktische Durchführung der Entwürfe im Hinblick auf die entstehenden Kosten Wert gelegt werden. Es ist geplant, die Ausschreibung sobald als möglich, und zwar noch in diesem Jahre, vorzunehmen. Als Termin für die Einlieferung der Entwürfe ist der 30. Juni 1917 vorgesehen.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

12. Jahrgang 1915 Heft 12.



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

ARBEITERSIEDELUNG DER BERGWERKSGESELLSCHAFT HERMANN M. B. H. BEI BORK, KREIS LÜDINGHAUSEN.

VON THEODOR GOECKE, BERLIN.

Der Berkgwersgesellschaft Hermann bin ich sehr zu Dank verbunden für die gefällige Überlassung des Lageplanes ihrer Siedelung, die ich Gelegenheit hatte im Juli des Jahres 1913 zu sehen. Der Plan ist auf Doppeltafel 63/64 in 1 : 4000 wiedergegeben. Dazu möchte ich folgendes bemerken:

Die Zechen der Bergwerksgesellschaft Hermann liegen in der politischen Gemeinde Bork. Die neue Siedelung hatte sich also mit dieser sowie mit den dort befindlichen beiden Kirchengemeinden auf Grund des Ansiedelungsgesetzes auseinanderzusetzen. Dies ist damit geschehen, daß die beiden Kirchengemeinden mit je 80 Mk. und die politische Gemeinde mit 100 Mk., das sind zusammen 260 Mk., in bar für je eine Wohnung der Siedelung abgefunden werden. Da überschläglich bereits an 600 Wohnungen erbaut sind, macht dies schon eine erhebliche Ausgabe; dazu kommt die unentgeltliche Abtretung von Bauplätzen für öffentliche Gebäude. Weiter kommen hinzu die das unbedingt notwendige Maß überschreitenden Aufwendungen für die Straßenanlagen.

Es wird damit bestätigt, was in Nr. 9 und 10/11 des vorigen Jahrganges Herr Gustav Lilienthal über die außerordentliche Belastung neuer Niederlassungen gesagt hat. Im vorliegenden Falle handelt es sich um eine kapitalkräftige Bergwerksgesellschaft, die wohl die Belastung auszuhalten vermag — das kann aber keine Baugenossenschaft oder gar Kriegerheimstättengesellschaft.

Von Südosten, wo Bork liegt, durchschneidet die Kreisstraße mit einer kurzen Schwenkung nach Norden — ungefähr in der Mitte, wo sie die von Nordost nach Südwest verlaufende Hauptaxse der Siedelung überquert — das Gelände nach Nordwesten hin (auf Selm zu). Einige an dieser Straße schon erbaute Wohn- und Geschäftshäuser haben wahrscheinlich deren breiten Ausbau veranlaßt, der nun bis an die Grenze der Siedelung durchgeführt worden ist. Damit war für den Verkehr jedenfalls reichlich vorgesorgt. Auch die Breite der von Bork zu den Zechen der Bergwerksgesellschaft führenden Buddebergstraße mag noch hingehen (15 m zwischen den Straßenfluchten). Warum jedoch die von dieser Straße abgehende und zur Kreisstraße annähernd parallel laufende Breite Straße dieselbe Abmessung erhalten hat, ist nicht einzusehen, zumal der Abstand zwischen den Baufluchten 21 m beträgt. Die Straße fällt damit aus dem ländlichen Charakter der Anlage heraus. 10 m Breite, wie die der Hermannstraße und der

Eichenstraße, hätten auch für diese allemal genügt. Im übrigen ist das Gelände von Wohnstraßen aufgeteilt, die durchweg 6 m Breite erhalten haben — auch mehr als genug, da der Abstand zwischen den Baufluchten 12 m beträgt, indem beiderseits je 3 m breite Vorgärten die Grundstücke von der Straße trennen. Den Mittelpunkt bildet das frühere Gut Botzlar, das mit Wassergräben und Eichenkamp erhalten bleibt; um dieses herum sind die Straßen dem leicht bewegten Gelände entsprechend geführt. Nach Nordosten schließt ein Hochwald die Siedelung ab — eine Parkanlage ist nahe dem Beamtenhause an der Buddebergstraße angelegt.

Die Baublöcke sind so groß geschnitten und derart am Rande bebaut, daß im Innern Hausgärten von anfänglich 1/4 Morgen und später, da dieses Maß sich als zu groß erwies, von 1/5 Morgen für jede Wohnung angelegt werden konnten. Durch einige Baublöcke führen Wirtschaftswege zu den Gärten — eigentliche Wohnwege fehlen!

Von den verschiedenen Haustypen haben sich am besten die Doppelhäuser nach den hier beigefügten Grundrissen (Abb. a—d, Tafel 62) bewährt. Alle enthalten im Erdgeschoß eine Wohnküche nebst Spülraum mit Waschkessel und einen Stall für Kleinvieh nebst Abortanlage. Der Fußboden der Spülräume liegt eine Stufe tiefer als die der Wohnräume, um Überschwemmungen zu verhüten; der Spülraum ist zugleich Hofausgang. Nach dem Grundriß (Abb. a, Tafel 65) bildet die Wohnküche den einzigen Wohnraum im Erdgeschoß; nach den übrigen Grundrissen (Abb. b—d) ist daneben noch ein für verschiedene Zwecke, auch als gute Stube oder als Krankenstube verwendbares Zimmer angeordnet. Da das Ober- bzw. ausgebaute Dachgeschoß durchweg zwei Zimmer enthält, stehen also drei- und vierräumige Wohnungen zur Auswahl.

Die reinen Baukosten und die Größe der Wohnungen ergeben sich aus folgender Zusammenstellung:

Grundriß	Fläche des halben Doppelhauses	Gesamtbaukosten für das halbe Doppelhaus	Baukosten für 1 qm Hausfläche	Zahl der Räume der einzelnen Wohnung	Baukosten für einen Raum
Abb. a	49,0 qm	3400 Mk.	69,4	3	1133 Mk.
„ b	57,2 „	4000 „	69,9	4	1000 „
„ c	50,8 „	3600 „	70,1	4	900 „
„ d	59,8 „	4200 „	73,3	4	1050 „
				durchschnittlich	1021 Mk.

Unter reinen Baukosten sind zu verstehen: Die Kosten ohne Einfriedigung des Gartens bzw. Vorgartens und ohne Öfen, die dortzulande als eiserne zu den Möbeln gehören. Die Häuser sind nicht unterkellert und haben nur einfache Fenster. Die Mauersteine haben 21 Mk. für das Tausend betragen und der Tagelohn 59 Pfg. für die Stunde.

Der Wert des Baugrundes ist mir nicht bekannt geworden, auch nicht die Aufwendung für die Erschließung des Geländes mit Ausnahme der Ansiedelungsbeiträge. Rechnet man letztere noch hinzu, so kostet der Raum durchschnittlich 1281 Mk. Die Häuser sind durchaus solid hergestellt und machen bei aller Schlichtheit einen anheimelnden Eindruck.

WOHNUNGSMANGEL UND WOHNUNGSELEND.

VON FRANZ STEINBRUCKER, ARCHITEKT, BERLIN-FRIEDENAU.

In dieser schweren Kriegszeit liegt die Sorge um das Obdach für die weniger bemittelte Bevölkerung begreiflich nahe. Das sozialpolitische Händeringen mehr handels- als sachkundiger Kreise ist dem ohnehin überaus besorgten deutschen Empfinden gegenüber nicht nur überflüssig, sondern auch bedenklich, weil es vielmehr geeignet ist, die öffentliche Meinung nervös zu machen, anstatt die Zuversicht zur Weisheit der Staatsregierung durch zweckdienliche Vorschläge zu stärken. Die von geldgeschäftsgewandter Seite angebotenen Heilmittel können den Anspruch nicht erheben, ernst genommen zu werden. Mit Leihkapital kann man allenfalls ein stockendes Geschäft in Fluß bringen, nicht aber die Kleinwohnungsnot bekämpfen.

Das öffentliche Wohl kennt keinen Unterschied zwischen den Bevölkerungsklassen. Wenn die weniger bemittelten Kreise im Siedelungswesen benachteiligt sind, so ist die Ursache nur in einem Mangel gesetzlicher Maßnahmen zu suchen, der einer wirksamen Abhilfe bedarf. Daß ein solcher Nachteil besteht, wird durch die Tatsache besonders scharf beleuchtet, daß die bemittelteren Bevölkerungskreise von einem auffallenden Wohnungsüberfluß begünstigt sind. Die Gleichzeitigkeit dieser Umstände ist nicht etwa auf einen Zufall zurückzuführen, sondern beruht auf einer ganz folgerichtigen Wirkung eines Mangels im Siedelungsbaurecht. Dieser Mangel soll in folgendem klargestellt werden. Das preußische Gesetz vom 25. August 1876 betreffend Gründung neuer Ansiedelungen läßt nämlich die Frage offen, welche Verpflichtungen mit dem Recht der Besiedelung eines unbebauten Grundstückes als Teil einer stadtwirtschaftlichen Siedelung verbunden sind. Nur für die Anlage einer Kolonie außerhalb einer im Zusammenhange gebauten Ortschaft verlangt es zu dem Antrage mit der Vorlegung eines Planes den Nachweis, „in welcher Art die Gemeinde-, Kirchen- und Schulverhältnisse der Kolonie geordnet werden sollen." Mit Beziehung auf das Gesetz von 2. Juli 1875, dem sogenannten Fluchtliniengesetz, wird ausdrücklich gesagt, daß es der Ansiedelungsgenehmigung nicht bedarf, wenn nach jenem ein Bebauungsplan für das zu bebauende Grundstück bereits besteht, oder wenn auf einem bereits bebauten Grundstücke Wohngebäude im Zusammenhang mit bewohnten Gebäuden errichtet werden sollen.

Der neuzeitliche Städtebau stellt aber an städtische Siedelungen Anforderungen, für welche rechtzeitig unter Berücksichtigung der späteren Entwicklung Vorsorge getroffen werden muß, um die Wahrung des öffentlichen Wohles der fortschreitenden Besiedelung gegenüber zu gewährleisten. Diese Anforderungen an eine städtische Siedelung bedürfen dringend einer gesetzlichen Regelung, insbesondere die Aufbringung der erforderlichen Mittel betreffend, um die Erfüllung der Anforderungen zu verbürgen. Daß die auf anerkannten Regeln des Städtebaues beruhenden Absichten eines Bebauungsplanes als im öffentlichen Interesse not-

wendig und daher von der Polizei im Sinne des § 5 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 als Bedürfnisse zu betrachten sind, kann wohl vorausgesetzt werden. Es fragt sich nur, was als anerkannte Regel zu betrachten ist.

Als Regel ist nicht nur eine ausreichende Bemessung der Straßen und Plätze, soweit diese nur dem Verkehr dienen, anzusehen, sondern auch eine angemessene Ausscheidung von Freiflächen, und zwar nicht allein an Schmuck- und Kinderspielplätzen innerhalb des der Bebauung zu erschließenden Gebietes, sondern auch eines im Verhältnis zur Gesamtsiedelung stehenden Anteils an allgemeinen Freiflächen für Massenerholung, für welche die Gemeinde zu sorgen hat, auch wenn sie abseits des aufzuschließenden Gebietes liegen. Auch das für öffentliche Zwecke dienende Gelände zur Anlage von Schulen, Kirchen, zu Gemeindebauten verschiedener Art, Friedhöfen usw. läßt sich nach Regeln der Erfahrung im Ausmaß bestimmen und, soweit solche Anlagen noch nicht geplant sind oder wenigstens nicht im Teilplangebiet liegen, dem angemessenen ortsüblichen Kostenaufwand für Ackerland entsprechend als Lastenanteil festsetzen. Die Lebensdauer der Gebäude, die im öffentlichen Verkehrs- und Gesundheitsinteresse erworben werden müssen, ist eine schätzbar begrenzte und beeinflußt den Wert der Grundstücke, auch derjenigen, die zum Zwecke des Denkmalschutzes und zur Verhütung von Verunstaltungen allenfalls erworben werden müssen. Inwieweit die Gemeinden für Obdachlose und Unbemittelte gemeinnützige Unternehmungen durch Bereitstellung kostenlosen oder billigen Baulandes zu verwirklichen oder doch zu begünstigen haben, läßt sich ebenfalls im Laufe der Entwicklung einer Gemeinde von Fall zu Fall auf absehbare Zeit im voraus bestimmen und im Kostenaufwand berechnen. Derartige Voranschläge gehören zu einer regelrechten Festsetzung von Besiedelungsplänen ebenso wie die Kostenberechnung zum Bauplan. Unter Ansiedelung ist nach dem klaren Willensinhalt des Ansiedelungsgesetzes die Verwirklichung eines Bauvorhabens gemeint. Es würde daher vollkommen dem Willen des Gesetzes entsprechen, wenn eine dem allgemeinen Siedelungszwecke einer Gemeinde entsprechende Belastung der Bauvorhaben je nach dem Umfange des zulässigen umbauten Raumes erfolgen würde.

Nur wenn eine in diesem Sinne gerechte Verteilung der Besiedelungskosten erfolgt und die Kostendeckung die Verwirklichung der Absichten eines Bebauungsplanes gewährleistet, nur dann erscheint es gerechtfertigt, das Aufschließen von Bauland auch der privaten Unternehmungslust anheimzustellen. In diesem Falle könnte dann der Unternehmungsaufwand für örtliche Freiflächen einschließlich des Straßenlandes und des Ausbaues der Straßen auf die allgemeine öffentliche Baulast angerechnet werden. Der Städtewanderung, der wirtschaftlich und sozial übelsten Erscheinung der heutigen spekulativen Siedelungsentwicklungen mit ihren Auswüchsen im Wohnungswesen, würde auf diese verwaltungspraktische Weise am wirksamsten vorzubeugen sein.

Dem Bedenken, daß durch ungenügendes Aufschließen von Bauland die Grundpreise bebauter Siedelungsgebiete eine ungerechtfertigte Höhe erreichen könnten, stünde die Befugnis der Polizei entgegen, nicht nur laut § 1 des Fluchtliniengesetzes die Festsetzung von erforderlichen Fluchtlinien, sondern unter Hinweis auf die Kostendeckung aus dem Neuland auch die Besiedelungsverdünnung durch den Anspruch auf Beseitigung ungesunder, den neuzeitlichen Anforderungen nicht mehr entsprechender Zustände mit wirksamem Nachdruck verlangen zu können. Für die Angemessenheit des anteilsweise veranschlagten Siedelungsaufwandes der Gemeinden und Zweckverbände dürfte nicht nur die Polizei, sondern auch der Wettbewerb der Gemeinden untereinander hinreichend Sorge tragen, so daß sich Teuerungsbedenken als gegenstandslos von selbst widerlegen. Dem Übermaß an Erschließung vornehmerer Wohngebiete in Nachbargemeinden auf Neuland zum Schaden veralteter Städte würde durch siedelungsgesetzliche Zwangsverbände unter Berücksichtigung der Zweckgebietsbestimmung im Wege der Lastenverteilung in der Weise entgegengewirkt werden können, daß diejenigen Gebiete, innerhalb deren die Errichtung störender und größerer gewerblicher Betriebe unzulässig sein soll, angemessen höher mit dem Siedelungsaufwand belastet werden sollen, dagegen sollten geschlossene Lagerplatz- und gewerbliche Betriebsgebiete von den Siedelungslasten angemessen befreit werden. Auf diese finanzpolitische Weise wäre es möglich, die Absichten des vollständigen Besiedelungsplanes ganzer Gemeinden und Zweckverbände in wünschenswerter Weise zu verwirklichen, gleichzeitig aber auch ohne großkapitalistische Mittel die Kleinwohnungsfrage zu erledigen, die als eine Frage des öffentlichen Wohles eine Planungsfrage bildet. Eine Planung ohne Berücksichtigung der Verwirklichungsmöglichkeit bei Wahrung des öffentlichen Interesses ist als eine wertlose anzusehen. Dem Städtebauer steht daher in erster Linie die Fragepflicht des beruflichen Beraters zu. Wenn er diese nicht ausübt, so hat er keinen Anspruch darauf, als gewissenhafter Berater zu gelten; denn er kann von den Gemeinden nicht ohne weiteres voraussetzen, daß diese sich der Tragweite und Bedeutung ihrer Entschließungen in allen Fragen des Städtebaues bewußt sind.

Bei aller Größe unserer heutigen Weltstädte kann man ohne Übertreibung behaupten, daß das städtebauliche Wirtschaftswesen im Gegensatz zum ackerbaulichen, das zusehends der fabrikmäßigen Vereinseitigung verfällt und so in seiner ursprünglichen Form zum Schaden aller Kultur veraltet, an Ausdehnung und Anlage sozusagen in den Kinderschuhen steht. Neben der Abenddämmerung der natürlichen Kultur leuchtet die Morgendämmerung der künstlichen Zivilisation. Wehe dem Volke, das das Gleichgewicht der Gesundheit und Kraft des geschlossenen Handelsstaates preisgibt, der aus dem Jungbrunnen der ackerbaulichen Kultur, und damit aus der organischen Wirtschaft, der mechanischen das Leben einflößt.

Die ins Riesenhafte wachsenden, wie aus dem Erdboden im Treibhause emporgeschossenen überseeischen Städte ohne überlieferte eigene Kultur erweisen sich als seelenlose Getriebe des Güteraustausches zwischen städtischer Gewerbe- und ländlicher Pflanzerwirtschaft, die wohl in volks- und vaterlandlosen Händlernaturen ohne angestammte Volkskultur schwärmerische Bewunderung der mammonistischen Mechanik erwecken kann, nicht aber dem volk- und heimatliebenden Deutschen, der bescheiden in allem Stolz und stolz in aller Bescheidenheit auf die Leistungen seines unvergleichlichen Volkes zu blicken berechtigt ist.

Im Hinblick auf die bewunderungswürdig weitschauenden Maßnahmen seiner Reichsregierung diesem heranziehenden

furchtbaren Gewitter des gewaltigen Krieges gegenüber, das einzig und allein auf die Zerstörung der überragend hoch erhabenen deutschen Einheit gerichtet war, kann unser Volk mit voller Zuversicht in die Zukunft blicken, die nicht nur durch die bewährte Kraft des deutschen Heeres, sondern auch durch die scharfblickend weitschauende Weisheit der Verweser des deutschen Erbes gesichert ist, und die auch in geeigneter Weise die als zweckdienlich sich erweisenden Pfade zum Heile der wirtschaftlich Schwachen im Wohnungswesen ausbauen und es zu verhüten wissen wird, daß die überwiegende Masse des deutschen Volkes im Reiche den kapitalistischen Verschuldungsrezepten zum Opfer fällt.

ZUR AUSGESTALTUNG DES MARKTES ZU POTSDAM.

Nr. 3 unserer Zeitschrift des vergangenen Jahres brachte eine Besprechung des Wettbewerbes, von dem die Stadt Potsdam die Lösung der Frage erwartet hat, wie ihr Rathaus unter Erhaltung der vorhandenen Marktansicht erweitert werden könne. Ein unmittelbares Ergebnis hatte dieser Wettbewerb nicht, obwohl er wertvolle Grundlagen für die weitere Bearbeitung, insbesondere auch bestimmte Fingerzeige für die Art, wie die Marktansicht zu verlängern geht, und damit für die Gestaltung der östlichen Platzwand, geliefert hat. Die Angelegenheit ruhte aber nicht. Bei der allgemeinen Aufmerksamkeit, die ihr insbesondere auch die Fachwelt widmete, konnte es nicht ausbleibeu, daß die Frage im Freundeskreise wie in der Öffentlichkeit weiter erörtert wurde. In aller Erinnerung ist wohl noch der letzte Vorschlag, der — die Möglichkeit der Lösung an der gegebenen Stelle verneinend — einen völligen Neubau dem Schlosse gegenüber an die Havel setzen wollte!

Jetzt schwebt aber die Frage in Gefahr, auf lange Zeit hinaus vertagt zu werden, weil die Stadtverwaltung, der Not gehorchend, durch eine Erweiterung des ihr gehörigen, auch am Markte gelegenen Barberinischen Palastes sich die erforderlichen Räume verschaffen will, und zwar dadurch, daß der zurzeit gegen die Havel offene Hof des hufeisenförmig angelegten Gebäudes zugebaut werden soll. Wäre der Verlust des offenen Durchblicks an sich schon bedauerlich, so gibt die Absicht, dort den Hauptraum eines Rathauses, den Sitzungssaal der Stadtverordneten zu errichten, zu größeren Bedenken Anlaß. Denn geschieht dies erst, so drängt auch die Erweiterung des alten Rathauses nicht mehr so sehr. Dem vorzubeugen, möchte sich empfehlen, vorher noch einmal zu prüfen, ob es denn wirklich nicht möglich wäre, an Stelle dieses am sumpfigen Havelufer sicherlich auch recht kostspieligen Zwischenbaues den ursprünglichen Plan zum Ausreifen zu bringen. Einen neuen Beitrag hierzu möge der auf den Tafeln 66 und 67 dargestellte Vorschlag des Architekten Max Heinrich liefern. Der Verfasser schreibt selbst dazu:

„Die größte künstlerische Wirkung im Städtebau wird sich immer erzielen lassen, wenn im Gegensatz zu einer Gruppe von rhythmisch und harmonisch gebauten Bauwerken von kleinerem Maßstabe, ein Monumentalbau für sich allein steht.

Am Alten Markt in Potsdam ist das leider nicht der Fall. Hier häufen sich monumentale, hervorragende Bauten um einen unregelmäßigen Platz. Sie besitzen aber, abgesehen vom Palast Barberini, eine bestimmte Harmonie durch ein gemeinsames Hauptmotiv, das der rhythmisch sich wiederholenden Säulen. Hierdurch treten die Bauwerke in solche Beziehungen zueinander, daß der Platz für das Auge unbewußt angenehm wirkt. Doch würde der Platz weniger Stimmung besitzen, wäre nicht eine Steigerung der architektonischen Massen vorhanden. Diese aber bietet die von Schinkel erbaute Nikolaikirche. Um einen Gegensatz zu der reichen Gliederung des Schlosses und Rathauses zu erzielen, hat Schinkel den Hauptbau der Kirche aus riesigen, ruhigen Flächen zusammengesetzt, auf denen die von Säulen getragene Kuppel ruht. Ein vor die Flächen des Hauptbaues gesetzter, in ähnlichem Maßstab wie Schloß und Rathaus gehaltener sechssäuliger Portikus auf hohem Sockel stellt die Beziehungen zu ebendiesen Bauwerken her.

Es würde aber stets eine Verkleinerung des Platzausdrucks sein, wenn ein neues monumentales Moment in die Platzfront rückte. Eine Steigerung aber wird erreicht werden, wenn sich der Rathauserweiterungsbau dem alten Rathaus durch einen kleineren architektonischen Maßstab unterordnet, damit dem alten Bau zur Größe verhilft und der Nikolaikirche das Herrschen erleichtert.

Der Rathauserweiterungsbau steht nun mit dem Palast Barberini in Eckwirkung. Von großer Wichtigkeit wäre demnach auch hier eine gewisse harmonische Beziehung, sei es durch Aufteilung, Rhythmus oder Maßstab."

Durch den vorgelegten Laubengang, der an die fünfachsige rundbogige Laubenvorhalle des Barberini-Palastes anklingt, erscheint dies glücklich gelöst. Der damit erzielte Zusammenklang macht die Überbauung der Brauerstraße entbehrlich. Auch im Wettbewerbe war schon das Laubenmotiv vertreten, jedoch in so wenig überzeugender Weise, daß der Entwurf ausfallen mußte; hieraus kann also kein Einwand gegen den neuen Vorschlag hergeleitet werden. Lage und Anordnung der Haupttreppe nebst Vorhalle erinnern an den Möhringschen Grundriß, der seinerzeit wegen seiner klaren Übersichtlichkeit als der beste des Wettbewerbs anerkannt war, während der Stadtverordnetensaal die Ecke gegenüber dem Barberini-Palaste einnimmt, wie im Grundrisse des Dipl.-Ing. Landsberg, doch mit der Verbesserung, daß er nicht so weit in den Marktplatz vorspringt, sondern durch eine Vorlage, in der die Säulen des alten Rathauses wiederkehren, die Längsseite des Neubaues an der Brauerstraße abschließt. Die Hauptpunkte, auf die es bei dieser Aufgabe ankommt, sind somit in diesen drei Entwürfen festgelegt. D. S.

DIE UMGESTALTUNG DER SCHWABENTOR-ANLAGEN IN FREIBURG I. BR.

Besprochen von Stadtbauinspektor Dipl.-Ing. EHLGÖTZ, Mannheim.

Die Freiburger Stadtverwaltung hatte sich schon in den Jahren 1908 und 1909 mit der Umgestaltung der Schwabentoranlagen und mit der Erbauung einer auf den Schloßberg führenden Bahn beschäftigt. Die Durchgangs- und Durchfahrtsverhältnisse beim Schwabentor, insbesondere die Schloßbergstraße in ihrem südlichen Verlauf und bei ihrer Einmündung in den Schwabentorplatz, sollten durch Tieferlegung verbessert, verschiedene Gebäude behufs Verbesserung der Anstieg- und Aussichtsverhältnisse beseitigt und endlich der Kanonenplatz mit der Stadt durch eine elektrische Seilbahn verbunden werden.

Ein lebhafter Kampf der Meinungen erhob sich, ob diese auf den Kanonenplatz geplante Schloßbergbahn ausgeführt oder aber eine solche vom Karlsplatz ausgehend sofort auf die höchste Spitze gebaut werden sollte. Während auf der einen Seite der Aufstieg vom Schwabentor aus dem Grunde empfohlen wurde, weil er als der natürlichste erscheine, der kürzeste sei und deswegen auch am wenigsten koste —, wurde auf der andern Seite unter Hinweis auf zahlreiche Bahnen der Schweiz und anderer Länder, auf Heidelberg, Baden, Wiesbaden usw. betont, daß das Verlangen nach Führung der Bahn auf die höchste Spitze nie natürliches sei, das niemals verschwinden werde, und daß es andernfalls beim Aufstieg vom Schwabentor kaum eine Lösung gäbe, welche infolge der tiefen Eingriffe in das Gelände und der übrigen Änderungen das Bild des Schloßbergs gerade an der schwierigsten Stelle und den Anblick vom Kanonenplatz nicht störe, während durch den Aufstieg auf die höchste Spitze des Schloßbergs eine Rundsicht gewonnen werde, wie sie in unmittelbarer Nähe der Stadt nirgends gefunden werden könne. Aus diesen Gründen entschied man sich neuerdings für den Aufstieg am Karlsplatz.

Was die Schwabentoranlage anbelangt, ist man jedoch von dem früheren Vorhaben nicht wesentlich abgewichen. Zur Erlangung von Entwürfen für die Hochbauten wurde ein Preisausschreiben unter den ansässigen Architekten erlassen. Bezüglich der Hochbauten war der Entwurf der Architekten Schuster und Holtz in Freiburg i. Br. als eine der besten Lösungen der gestellten Aufgabe bezeichnet worden. Nach wiederholter Neubearbeitung durch Architekt Holtz in Freiburg i. Br. soll die Umgestaltung der Schwabentoranlagen nach diesem Entwurf ausgeführt werden (vgl. Tafel 68 und 69).

Die Änderungen am Schwabentor bringen sowohl Verbesserungen für den Verkehr zwischen Oberlinden- und Schwabentorplatz, als auch zwischen diesem und der Schloßbergstraße. Die Schaffung einer neuen Durchfahrt auf der Ostseite des Tores gibt Gelegenheit, das Gleis westwärts vom Tor aufzuheben und künftig mit schlankerer Linienführung als bisher ein Gleis durch die alte Toröffnung für den Verkehr zur Stadt hinaus, eines durch die neue Durchfahrt für den Verkehr nach der andern Richtung zu legen. Auch die Fußgänger werden künftig teilweise die mit Gehweg versehene neue Durchfahrt benutzen.

Die Schloßbergstraße wird beim Schwabentor in zweierlei Art verbessert:

a) durch Zurückrücken der Toranbauten bis auf die äußere Torflucht wird die Abzweigung der Schloßbergstraße erweitert, schlanker und übersichtlicher gestaltet. Die seither 7% betragende Steigung soll dabei auf 3% gemindert werden;

b) durch den Abbruch des Rommelschen Wirtschaftsgebäudes wird der Blick auf den Schloßberg frei gemacht; der dadurch gewonnene Platz in Verbindung mit einem Teil der Hoffläche soll gefällig hergerichtet werden.

Die Umgestaltungen bedingen den Abbruch von vier Gebäuden; als Ersatz sind zwei Neubauten geplant.

Der eine Neubau enthält im Erdgeschoß neben Arkaden, Treppe und einer 6,50 m breiten Durchfahrt eine größere öffentliche Bedürfnisanstalt für Männer und Frauen nebst Raum für eine Wartefrau, im Zwischengeschoß eine und in den Obergeschossen je zwei Wohnungen. Dieses Haus ist mit dem im Abstand von 6 m entfernten benachbarten Hause durch einen Bogenbau verbunden, um ein geschlossenes Gesamtbild zu erzielen.

Der zweite Neubau enthält im Erdgeschoß zwei Läden mit Zubehör, im I. und II. Obergeschoß je zwei Wohnungen.

Die Fassaden werden verputzt mit Verwendung von Hausteinen für Ecken, Fenster- und Türumrahmungen, Gesimse usw.; die Fachwerkteile werden in Eichenholz ausgeführt.

Der Plan der Umgestaltung der Schwabentoranlage kann als gelungenes Beispiel gelten, wie man ein bestehendes Stadtbild erhalten und dennoch berechtigten Anforderungen modernen Verkehrs gerecht werden kann.

ZUR BESCHAFFUNG UND UNTERHALTUNG ÖFFENTLICHER GRÜNANLAGEN.

VON EDGAR RASCH, LEIPZIG-LINDENAU.

Die Vergrößerung der Städte in den letzten Jahrzehnten und die starke Anhäufung der werktätigen Bevölkerung in großen, dichtbebauten Stadtteilen sowie die Ausnutzung des Bodens zu Bauzwecken stellten die städtischen Verwaltungen vor die Aufgabe, dem Mangel privaten Gartenbesitzes durch Schaffung öffentlicher Erholungsanlagen abzuhelfen. Auf die Ausbildung der Grünanlagen zu Erholungszwecken und ihre Lage in allernächster Nähe, bzw. inmitten der dichtestbebauten Wohnbezirke wird in Zukunft ganz besonderes Gewicht zu legen sein, wenn sie ihren Zweck erfüllen sollen.

Die Verwaltung des städtischen Gartenwesens ist eine noch verhältnismäßig junge Einrichtung, welcher teils aus fach-, teils aus verwaltungstechnischen Gründen mancherlei

Kinderkrankheiten anhaften. Die Erweiterung der städtischen Verwaltung, die Vielseitigkeit des neuzeitlichen Betriebes mit seiner Berufsteilung und Hochbildung der Einzelfächer brachte es mit sich, daß das Amt des Stadtbaumeisters durch Zuteilung bzw. Beiordnung von Sonderfachleuten entlastet werden mußte. So haben wir neben den Hoch- und Tiefbauämtern usw. auch die Gartenverwaltung.

Da der Beruf des Gartenbeamten infolge der bisherigen Berufsentwicklung, sowie seiner fachtechnischen Vorbildung sich noch am Anfang seines Werdens befindet, sind mangels entsprechender Schulung der gärtnerischen Verwaltungskräfte Zustände eingetreten, deren Änderung im eigensten Nutzen der Verwaltung wünschenswert erscheint. — Es würde die Gartenverwaltung bedeutend erleichtern und verbessern, wenn auf sie die Grundlagen und Erfahrungen der Hochbauverwaltung angewendet würden. Die von fachlicher Seite erhobenen Bedenken, daß die Neuanlagen und der laufende Betrieb eigene Gärtnereien, Baumschulen und Angestellte für die Stadt bedingten, ist durch die Praxis der bedeutendsten privaten Gartenarchitekten, welche genau so arbeiten wie ihre Kollegen vom Hochbau, längst widerlegt. —

Allerdings schließt die von den Verwaltungen bei den anzustellenden Gartenbeamten geforderte bescheidene Vorbildung jene Fähigkeiten aus, welche z. B. von einem akademisch gebildeten Hochbaubeamten ohne weiteres als Mindestmaß verlangt werden, und welche auch die tüchtigsten privaten Gartenarchitekten besitzen. Die Schulbildung des Gartenbeamten sowie seine letzte Prüfung an den höheren Gartenlehranstalten (staatlich diplomierter Gartenmeister) entspricht der Baugewerksschule und dem Titel Baugewerksmeister. Die verwaltungstechnische Tätigkeit des Gartenbeamten bedarf einer gründlichen Umgestaltung und müßte sich parallel der des Hochbaubeamten bewegen.

Zunächst wäre für die Abschaffung der ebenso kostspieligen, wie überflüssigen städtischen Anzuchtsgärtnereien zu sorgen. Die Gartenbeamten behaupten, daß die Unmassen von Blumen und Pflanzen, die (ihrer Ansicht nach) fortwährend gebraucht würden, von Privatbetrieben nicht beschafft werden könnten. Hierbei wird Ursache und Wirkung verwechselt. Kein privater Garten — vorausgesetzt, der Eigentümer besitzt Geschmack — zeigt eine solche ungeheure Massenverschwendung von Blumen und Pflanzen, wie städtische Gartenanlagen, welche oft das Bestreben zeigen, es den prahlerischen Prunkgärten der Modebäder und Gasthäuser gleichzutun. Noch fehlt den Gartenbeamten jene Fähigkeit des tüchtigen Architekten, mit wenigen, auch einfachen, aber richtig angewandten Mitteln große Wirkung zu erreichen. Da dem Gartenbeamten die Pflanzen, Anzuchtseinrichtungen und Leute (auf Kosten der Stadt) völlig unentgeltlich zur Verfügung stehen, wird eben frisch darauflosgegärtnert.

Würde den Herren Stadtbauräten unter dem Vorwande, daß Gewerbe und Industrie unfähig sei, nach Masse und Güte den Bedarf zu decken, gestattet, auf städtische Kosten Ziegeleien, Zementfabriken, Zimmerplätze, Handwerks- und Kunstgewerbewerkstätten einzurichten, würde vermutlich ebenso sinnlos darauflosgebaut, um die Baustoffe unterzubringen und die Leute zu beschäftigen. — Abgesehen davon, daß derartiges den Herren Bauräten zu unsinnig ist, um überhaupt einer Erwägung gewürdigt zu werden, würde es wohl seitens der Gewerbetreibenden mit Fug zu äußerst unangenehmen Auftritten auf dem Rathaus kommen. Auch die Geduld der gärtnerischen Berufskreise dürfte früher oder später ein Ende haben.

Also die Gärtnerei im Eigenbetrieb ist Ursache der ungeheueren Verschwendung, die in den städtischen Grünanlagen geübt wird. Es entspricht dem Vorteile der Stadtverwaltung, die privaten gärtnerischen Unternehmungen, welche ja auch zu den Steuerzahlern gehören, ebenso zu den städtischerseits erforderlichen Arbeiten und Materiallieferungen heranzuziehen wie Gewerbe und Industrie. Die Gartenbeamten werden sich in diesen Verhältnissen ebenso zurechtfinden lernen müssen, wie die Hochbaubeamten.

Bei Bearbeitung der Anlagen wird es sich zeigen, daß mit bescheideneren Mitteln am rechten Ort viel schönere Wirkungen erreicht werden, wie beim Hochbau die Schönheit des Hauses ja auch nicht von der Überladung mit Zieraten und Anhäufung baulicher Einzelbildchen (Motive) abhängt. Jetzt und nach dem Kriege wird ohnehin weise Sparsamkeit alleroberster Grundsatz sein müssen.

Wir haben selbständige tüchtige Gartenarchitekten, welche jeder Aufgabe gewachsen sind und Entwurf und Ausführung öffentlicher Anlagen schon sehr viel übernommen haben. Auch von diesen werden die Arbeiten und Lieferungen wie seitens der Architekten an private Unternehmer (Handels- und Landschaftsgärtner, Baumschulen) weiter vergeben. Wie im Baugewerbe sorgt auch hier schon der freie scharfe Wettbewerb dafür, daß nur das Beste und Preiswürdigste Aussicht auf Annahme haben.

Bei den behördlichen Kostenanschlägen läuft meist der böse Rechenfehler unter, daß Blumen und Pflanzen zu niedrig oder gar nicht berechnet werden, weil sie angeblich „vorhanden" sind. Die Anzuchtkosten werden aber bei den Kostenanschlägen für Neuanlagen ausgeschieden und getrennt davon in der laufenden Betriebsführung verrechnet, und so kommt beim städtischen Anschlag im Vergleich zum Unternehmer allerdings eine bedenkliche relative Billigkeit heraus. Die Pachtverluste der Stadt am Gelände der Anzuchtgärtnereien, die Löhne der mit der Anzucht und Aufsicht beschäftigten Beamten und Leute, die Kosten der fortgesetzten Pflanzenergänzung und der Betriebseinrichtungen, welche bedeutende Summen ausmachen, und die aus betriebstechnischen Gründen beim genau rechnenden privaten Unternehmer niedriger sind, sollten bei der Behörde bei Prüfung städtischer Kostenanschläge doch ja nicht übersehen werden. —

Nun wird mir eingewendet werden, daß durch Aufhebung des Eigenbetriebes Tausende von Angestellten brotlos werden könnten, und was denn aus den zum Teil noch ganz neu errichteten städtischen und Friedhofsgärtnereien werden soll. Die Umwandlungen werden sich an verschiedenen Orten zu verschiedenen Zeiten vollziehen. Mit dem Abbau der Eigenbetriebe werden sich selbsttätig die privaten Unternehmungen kräftigen und die frei werdenden Kräfte aufsaugen. Für die Friedhöfe gilt das gleiche. Die vorhandenen Pflanzenvorräte würden aufgebraucht, Neuanzuchten hätten zu unterbleiben. Die Anzuchtgärtnereien werden zu botanischen Schulgärten und -versuchsanstalten verwendet und nach Bedarf erweitert. Es zeigt sich in allen Städten, daß die Beschaffung der zum botanischen Unterricht benötigten Pflanzen usw. in der Umgebung immer schwieriger wird (auch der Forstschutz verbietet sie teilweise, um der Ausrottung vorzubeugen), weshalb mancherorts dafür teils

die Stadtgärtnereien bereits herangezogen sind, teils besondere Gärtnereien errichtet werden mußten. —

Die Gartenbeamten hängen aber erfahrungsgemäß deshalb besonders am Eigenbetrieb, weil er ihre Kräfte so in Anspruch nimmt, daß sie wähnen, seine Abschaffung macht sie für die Stadt überflüssig. Es wird auch künftig Aufgabe der höheren Gärtnerlehranstalten sein, für eine sachlichere verwaltungstechnische Vorbildung zu sorgen. Die Abschaffung der Eigenbetriebe würde aber endlich die Kräfte der Beamten für jene Arbeiten frei machen, deren Vernachlässigung allerorten schwere Schäden gezeitigt hat, und welche doch das ureigenste Gebiet der Gartenbeamten sind.

Gleich dem Hochbaubeamten hätte dessen gärtnerischer Kollege bereits bei den Bebauungsplänen (Nachweis genügender Fähigkeiten wäre grundlegende Vorbedingung seiner Anstellung) mitzuarbeiten und bei Gartenfragen mitzuberaten. Ich denke da besonders an die richtige Verlegung von Erholungsanlagen an jene Stellen, wo sie wirklich nötig sind (und nicht nach dort, wo gerade etwas Platz übriggeblieben ist). Ferner die Sicherstellung ihrer zweckmäßigsten und doch schönen Durchbildung und nötigenfalls spätere Erweiterungsfähigkeit, auch bei den Friedhöfen, will reiflich vorbedacht sein. Wie in den Straßen auf ruhige einheitliche Gesamtwirkung der Bauten hingearbeitet wird, ebenso wichtig wäre die gleiche Aufmerksamkeit den Vorgärten. Die Vorgärten müssen den Besitzern verbleiben. Da diesen gewöhnlich das Verständnis für die Aufgabe und Pflege fehlt, ist es Sache der städtischen Gartenverwaltung, durch entsprechende Beratung und Ergänzung der „Bauordnung" Bestimmungen zu treffen, welche den Aufwand an Einfriedigungen auf das notwendige Maß beschränken und die wohlerwogene Verteilung größerer Grünmassen (Bäume, Rasenflächen, größere Sträucher und anden Hauswänden selbstklimmende Schlingpflanzen) auf ganze Straßenzüge festsetzen. Die dadurch entstehenden Kosten sind für den Gartenbesitzer geringer als bei der bisher üblichen Art, zumal an den Einfriedigungen erhebliche Summen gespart werden. In dem so gegebenen Rahmen bleibt dem Gartenbesitzer noch reichlich Raum zur persönlichen Betätigung.

Hierfür und für die weiter unten geschilderte Tätigkeit könnte vom Beamten eine öffentliche Beratungsstelle für Gartenfragen eingerichtet werden, wo er selbst oder einer seiner Unterbeamten zu bestimmten Tagesstunden Rat erteilt, gute Vorbilder zeigt und sonst Anregungen gibt, wie es im Hausbau schon bei den Bauberatungsstellen üblich ist. Ebenso wie die Baupläne vom Hochbauamt auch nach der geschmacklichen Seite überprüft und mit Rücksicht auf die bauliche Umgebung Änderungen durchgesetzt werden, müßten auch die Pläne der Vorgärten eingereicht werden. Der Gartenbeamte hätte diese mit Rücksicht auf die vorgesehene Gartenwirkung der Straße nötigenfalls zu überarbeiten, wobei neben der Pflanzung auch die Einfriedigung und Gartenhäuschen zu prüfen sind. Die vorliegenden Bebauungspläne würden dem Bauenden, wie dem Gartenbeamten einen Anhalt bieten, da in diese auch die Hauptpflanzung einzutragen ist. Gelegentliche kleine öffentliche Ausstellungen der Beratungsstelle werden weiter dazu beitragen, aufklärend über die Aufgaben der Vorgärten zu wirken.

Bei städtischen Neuanlagen, sofern diese ganz dem freien Wettbewerb übergeben werden, hätte der Beamte die Verträge auszuarbeiten und ihre Einhaltung zu überwachen, sowie das Abrechnungswesen zu besorgen; im anderen Fall kommt dazu noch die Bearbeitung der Entwürfe und Lieferungen.

Bei Schaffung von Friedhöfen kann ebenso verfahren werden. Ein erheblicher Teil der Friedhöfe befindet sich aber nicht unter städtischer Verwaltung, sondern wird von Kirchengemeinden unterhalten. Hier wird dann ein Gärtner oder Totengräber angestellt, der die Anlagen leidlich instand halten soll. Von einer sachgemäßen Friedhofspflege ist keine Rede, und so finden wir hier neben einer üblen schablonenhaften Aufteilung und Pflanzung auch die gedankenlosen Denkmale. Auch hier könnte ein tüchtiger städtischer Gartenbeamter, ohne seine Befugnisse zu überschreiten, beratend, helfend und das Gute fördernd hinzugezogen werden. Derartige Beratungen könnten für die Kirchengemeindevorstände, da der Beamte ja festes Gehalt bezieht und die Beratungen keine erhebliche Mühewaltung darstellen, kostenlos sein. Die Kosten der Friedhofsanlage und -instandhaltung müssen durch den Verkauf von Grabstätten gedeckt werden. Es entspricht weder der guten Sitte noch dem Geschmack, darüber hinaus den Gottesacker als Einnahmequelle zu behandeln oder gar ihn zu letzteren Zweck an Unternehmer zu verpachten. An der Friedhofstür hat der Krämergeist umzukehren.

Bei Planung öffentlicher Anlagen sollte mehr als bisher die dauernde Erhaltung größerer alter privater und öffentlicher Grünflächen, besonders wenn sie im Weichbild der Stadt liegen, angestrebt werden. Bei günstig gelegenen privaten Gartengrundstücken ist dies möglich, indem sich die Stadt das Vorkaufsrecht sichert und im übrigen solche privaten und öffentlichen Gärten, sowie Friedhöfe für alle Zeiten unter Bauverbot stellt und auch wohl eine niedrige offene Randbebauung vorschreibt, um den Anlagen Licht und Luft zu erhalten.

Bei der Schwierigkeit der Geländebeschaffung für Neuanlagen und Erweiterungen könnte ein planmäßiges Vorgehen die Kosten ermäßigen. Es ist allgemein bekannt, daß gerade bei so kostspieligen Anlagen wie Friedhöfen eine bedeutend umfänglichere Dehnbarkeit erwünscht wäre, als sie durchweg vorgesehen ist, bzw. werden kann. Auch andere Einrichtungen wie Krankenhäuser haben gewöhnlich viel zu kleine und unzweckmäßig angelegte Gärten. Macht sich also die Erstellung solcher Anlagen nötig, so würden an verschiedenen Plätzen die Grundstücke erworben, also etwa a für den Friedhof, b für Krankenhäuser, c für Schulgärten usw. und d für einen Volkspark bzw. öffentliche Erholungsgärten. Bei nötigen Erweiterungen müßten dazugekauft werden zu a a^1, zu b b^1, zu c c^1, wodurch die Summe $[(a + a^1) + (b + b^1) + (c + c^1) + d)]$ entsteht. Man hat nun versucht, im Volkspark allerlei Erholungsanlagen zusammenzuschweißen. Ich möchte anregen, nicht am Anfang stehen zu bleiben, sondern die Sache weiterzuverfolgen. Unter Benutzung der obenerwähnten, mit Bauverbot belegten Grünflächen, vorhandener Stadtwälder, Volksparkanlagen, Krankenhäuser, Friedhöfe usw. sollte versucht werden, wie dies schon mancherorts angestrebt wird (z. B. in Essen [Ruhr]) durch Erwerb in Frage kommender Geländestücke eine größere zusammenhängende Grünfläche zu erreichen, welche sowohl in der Länge als in der Breite genügende Ausdehnung besitzt. Die Schaffung derartiger Grünflächen wird sowohl aus gesund- als auch schönheitlichen Zwecken angestrebt; sie würde aber dann erst richtig verwertet, wenn sie nicht als Überfluß, sondern wirtschaftlich nutzbar behandelt wird.

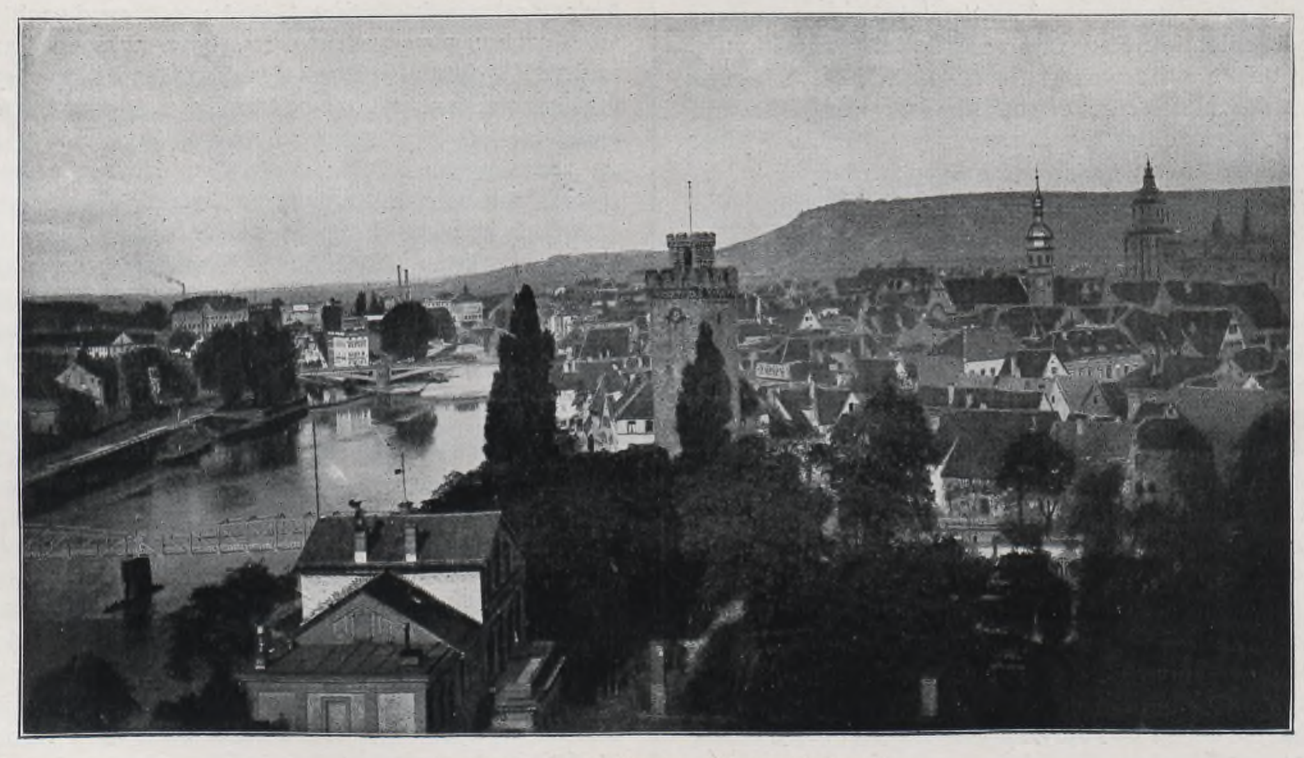
Hier könnten dann alle die verschiedenen Anlagen, welche Grün benötigen, eingegliedert werden. Bei entsprechender Lage und genügendem Umfang wäre selbst gegen Friedhöfe nichts einzuwenden. Schulen, Krankenhäuser und Hospitäler, am Rande erbaut, können beliebig nach der Tiefe der Fläche erweitert werden. Friedhöfe dienen nach ihrer Auflassung als Urnenfriedhöfe innerhalb der größeren Pflanzstreifen weiter, während die Freiflächen (Grabfelder) als Volksparke benutzt werden, wie schon heute die älteren Friedhöfe. Die Erdbestattung schreitet dann in den früheren (angrenzenden) Volksparkteilen weiter. Andererseits dient der Volkspark, ich meine damit die der allgemeinen Benutzung freistehenden Teile, den angrenzenden Anstaltsgärten zur Ergänzung,

Hierdurch wird erreicht, daß sich die Anlagen gegenseitig zu Erweiterungszwecken dienen, wodurch die Ankaufsummen für neues Gelände großenteils gespart werden; besonders dann, wenn die Flächen d (siehe oben) genügend groß angenommen sind, um nach Abwirtschaftung aller Teile z. B. dem Friedhof immer noch Ausdehnung zu ermöglichen. Hierbei würde man aber schon mit der Summe $(a+b+c+d)$ auskommen, da $(a^1+b^1+c^1) = d$ sind und d sich wieder bei a und c ergänzt.

Hand in Hand mit der Umarbeitung der städtischen Gartenverwaltung wäre weiter zu erwägen, ob nicht auch andere Gartenfragen, welche heute von verschiedenen Stellen, nicht immer zu ihrem Vorteil, getrennt behandelt werden (Bund für Heimatschutz und Naturdenkmalpflege, Forstverwaltung, Verschönerungsvereine, Badeverwaltungen, Hofmarschallämter usw.), einer einheitlichen Regelung zugeführt werden könnten. Mir schwebt da etwas Ähnliches vor, wie es der Hamburger Staat für die Hochbauten im Baupflegegesetz geschaffen hat.

Unter der grundlegenden Voraussetzung, daß der Gartenverwaltung einer Stadt eine sehr befähigte Persönlichkeit vorsteht, könnte ihr auch die Pflege aller öffentlichen und Hofgärten des Kreises derart anvertraut werden, daß ihr durch gesetzliche Verordnungen gewisse Rechte eingeräumt würden. Wir finden vielerorts, daß in Hofgärten, Kleinstädten und Dörfern infolge beschränkter Mittel keine tüchtigen Beamten angestellt werden können, so daß die Anlagen teils unter mangelhafter Pflege leiden oder gar zugrunde gehen, während an anderer Stelle ein ganz unangebrachter Aufwand getrieben wird. Auch die Verunstaltung von Landfriedhöfen und Landschaftsbildern gehört hierzu. All diese Sachen erfordern weniger eigentliche zeitraubende Facharbeit, als vielmehr persönliche Fähigkeiten, Aufmerksamkeit und rechtzeitiges beratendes Eingreifen. Durch die Vertrauensleute der verschiedenen Einrichtungen können solche Angelegenheiten der nächsten zuständigen Gartenbauberatungsstelle zugeführt werden, von welcher aus auf Grund des Pflegegesetzes, welches wohl am besten im Zusammenhang mit der Baupflege teils reichsgesetzlich, teils je nach den einzelstaatlichen Verfassungen zu regeln wäre, geeignete Schritte unternommen werden könnten.

Ob einer solchen Beratungsstelle ein bedeutender Gartenfachmann vorsteht oder mangels eines solchen ein künstlerisch befähigter Architekt mit feinem Sinn für gartenkünstlerische Fragen oder ein Ausschuß von Bau- und Gartenarchitekten, wird von den örtlichen Möglichkeiten abhängen. Worauf es ankommt, ist eine großzügigere Organisation des öffentlichen Gartenwesens, eine Berücksichtigung der Gartenpflege kleinerer Gemeinden und eine, wenn man so sagen will: Friedhof- und Gartendenkmalpflege, die nicht nur edles Alter schützt und pflegt, sondern auch neuere Entgleisungen wieder auf rechte Bahnen bringt und für Künftiges einen klaren, sicheren Blick hat. Hierzu erforderlich ist eine bedeutende Erhöhung der Ansprüche an die Fähigkeiten der oberen Gartenbeamten, die keine verwaltenden „Nurgärtner“ sein dürfen, sondern künstlerisch, organisatorisch und sachlich in vieler Beziehung sehr befähigte Persönlichkeiten.



Stadtbild von Heilbronn. (Naturaufnahme.)

MITTEILUNG.

WAS HAT MAN MIT DEM HAUPTBAUBERATUNGSAMTE FÜR OSTPREUSSEN VOR? Zeitungsberichten zufolge hat der Oberpräsident von Batocki in der Sitzung der Kriegshilfskommission zu Königsberg i. Pr. am 17. Januar gesagt: „Die heutigen Beratungen bilden den Abschluß der allgemeinen organisatorischen Vorbereitungen des Wiederaufbaues. Ein reichliches Jahr der Erwägungen, Beratungen und Versuche hat alle grundsätzlichen Fragen soweit geklärt, daß sie im Anschluß an die heutigen Beratungen endgültig erledigt werden können. Der Ministerialerlaß über die Baukostenzuschläge gibt die finanzielle Grundlage, die auch den wirtschaftlich Schwachen den Wiederaufbau seiner zerstörten Gebäude in vollwertiger Form ermöglicht. Die Zukunft bringt unserer Wiederaufbauarbeit ganz anders geartete Aufgaben. Es gilt auf den geschaffenen allgemeinen Grundlagen Detailarbeit zu treiben, das einzelne Bauvorhaben zu beraten, zu fördern und zu überwachen. Die letztere Aufgabe, bei der die fiskalischen Interessen unter erschwerenden Umständen zu wahren sind, bietet in der Einzelausführung, wie wir noch später hören werden, besondere Schwierigkeiten. Diese Änderung der zu lösenden Aufgabe wird eine organisatorische Änderung in Richtung einer gewissen Dezentralisation bedingen, über deren Einzelheiten noch Erwägungen schweben. Die Grundlagen des Systems der staatlichen Bauberatung sollen dabei selbstverständlich beibehalten werden. Eine möglichst freie Betätigung der Bezirksarchitekten und der bewährten Privatarchitekten in baukünstlerischer Hinsicht, eine möglichst weitgehende Freiheit der Bauherren, die nach wie vor selbstverantwortliche Herren des Vorhabens bleiben sollen; beides aber unter scharfer Wahrung des allgemeinen Interesses hinsichtlich des Schutzes des Heimatbildes, der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit der Ausführung und der den wirtschaftlichen Bedürfnissen der ostpreußischen Kleinstadt und des ostpreußischen Dorfes entsprechenden praktischen Ausgestaltung.“

Das kann doch nicht anders gedeutet werden, als daß das nicht ausdrücklich erwähnte Hauptbauberatungsamt umgestaltet werden soll, obwohl der zweite Redner des Tages, Geheimer Baurat Fischer, seine Ausführungen folgendermaßen geschlossen hat:

„Als Ergebnis des ersten Baujahres kann festgestellt werden, daß die Periode der Vorbereitung und Einrichtung zur Wiederherstellung Ostpreußens abgeschlossen ist, so daß nun die Haupttätigkeit begonnen werden kann.“

Das wäre aber keine anders geartete Aufgabe, vielmehr nur die naturgemäße Fortsetzung der bisherigen Tätigkeit, die Umsetzuung des bisher Geplanten in die Wirklichkeit. In der Erfassung der Aufgabe scheint also ein grundsätzlicher Unterschied zwischen dem Oberpräsidenten und seinem bautechnischen Berater zu liegen. Wenn dem so ist, wird der Baubeamte wohl auf seine weitere Mitwirkung beim Hauptbauberatungsamt verzichten müssen und der Hinweis auf die „Detailarbeit“ und die „möglichst freie Betätigung der Bezirksarchitekten“ läßt den Schluß fast mit Sicherheit zu, daß dem tatsächlich so ist. Freilich sollen die Bezirksarchitekten sich möglichst frei betätigen können — doch ohne Rückhalt an einem Fachgenossen im Hauptbauberatungsamte zu haben? — Aufgelöst könnte dieses Amt doch wohl kaum schon werden, da ihm noch mancherlei laufende Arbeiten obliegen dürften, wenn auch zum Teil nach der Verwaltungsseite hin. In der Bezeichnung als Hauptbauberatungsamt ist das Gewicht auf die Silbe Bau zu legen und eigentlich sollte deshalb auch ein Bautechniker Leiter des Amtes sein. Wird ein solcher aber gar als Mitglied ausgeschaltet, so kämen wir wieder auf den Standpunkt zurück, der schon als überwunden gegolten hat, daß auch in Bausachen der Verwaltungsbeamte, der sich ein Urteil darüber zutraut, ob er dem Rate des Sachverständigen, d. h. in diesem Falle des Bezirksarchitekten folgen soll oder nicht, allein zu entscheiden hätte — und das in einer Zeit, in der der Sachverständige, als Soldat, als Arzt oder Ingenieur sich so glänzend auch als Regierer bewährt hat?!

Geheimer Baurat Fischer hat die örtlichen Bauberatungsstellen geschaffen, die Bezirksarchitekten gewonnen, die sich nach allgemeinem Urteile bewährt haben. Und nun hat der Mohr seine Schuldigkeit getan? Wir wollen hoffen, daß unsere Befürchtungen nicht zutreffen, glauben sie aber der Sache wegen nicht unterdrücken zu dürfen.



ZUM WIEDERAUFBAU DER ERLACHER ALTSTADT. Durch Feuer ist der reizvollste Teil der malerischen Altstadt zerstört worden. Da aber die Versicherungssumme für die acht Gebäulichkeiten bloß 37800 Fr. betrug, so war es zum voraus ausgeschlossen, daß jeder Brandbeschädigte, sofern er nämlich wieder in der Altstadt zu wohnen gedachte, auf eigene Rechnung an den Wiederaufbau seines Hauses herantreten konnte. Im Sinne des Heimatschutzes, der Erhaltung eigentümlicher Bauwerke mußte an die Beschaffung weiterer Geldmittel gedacht werden. Es wurde zu diesem Zwecke eine Kommission ernannt, bestehend aus den Herren Reg.-Rat Scheurer, Gampelen, E. Propper, Architekt, Biel, und v. Rodt, Architekt, Bern. Die Bernische Regierung hat nun die Direktion des Unterrichtswesens ermächtigt, diese Kommission zu beauftragen, Pläne und Kostenberechnung über den Wiederaufbau der Altstadt Erlach aufstellen zu lassen. Einzelne Brandbeschädigte haben von sich aus Pläne und Kostenberechnungen machen lassen, und einer der Pläne, aufgestellt von Herrn Architekt Louis in Bern, ist von der Kommissiou angenommen worden, so daß mit dem Wiederaufbau der zerstörten Alt stadt alsbald der Anfang gemacht wird.

IM BEZIRKSVEREIN SACHSENHAUSEN IN FRANKFURT A./MAIN sprach Architekt Max Seckbach an Hand seines Wettbewerb-Entwurfes über die Bebauung des linken Mainufers zwischen der Kaiserbrücke und dem Eisernen Steg. Der Plan sieht die Errichtung einer Häuserreihe auf der 18 Meter breiten Uferstraße des Hochkais vor, und es war ein in 9 Parzellen eingeteilter Baublock, bei dem im Anschluß an die Dreikönigskirche ein Pfarrhaus vorgesehen war, als einheitliches Ganzes zu entwerfen. Die Häuser sollten Zwei- und Dreizimmerwohnungen, Künstlerwohnungen mit Atelier enthalten, im Kellergeschoß nach dem Main kleine Läden und eine Äpfelweinschänke und nicht über zwei Obergeschosse führen. Der preisgekrönte Architekt ging über dieses Programm

in sehr glücklicher Weise hinaus, indem er für das Eckgrundstück an der Brückenstraße fünf Vierzimmerwohnungen vorsah.

MITTENWALD. Das große Werk des Wiederaufbaues der am 2. Dezember 1914 abgebrannten Häuser geht seiner Vollendung entgegen. Dank dem Bemühen der Behörden ist es gelungen, die Eigenart der Bauweise des abgebrannten Ostteils möglichst zu wahren. Zwei Häuser erhalten den Schmuck eines großen Kruzifixbildes; Pfarrer Sutor (Partenkirchen) und Kommerzienrat Lang (Oberammergau) sind die edlen Stifter. Verschiedene Nischen stehen für ein künstlerisches Madonnen- oder Heiligenbild bereit. Die neue Häuseranlage paßt prächtig in das Bild des schmucken Orts; besonders das alte Marktbild erhält im Untermarkt stimmungsvollen Reiz. Das glückliche Gelingen des Werkes ist in erster Linie dem tatkräftigen Bürgermeister Neuner zu danken, dann dem Verein für Volkskunst und Volkskunde, Bezirksingenieur Schweyer und dem verständnisvollen Entgegenkommen der Hausbesitzer; besonderer Dank aber gebührt all den vielen Spendern und Gönnern des Ortes.

ZUM WIEDERAUFBAU VON ORTELSBURG. Nach dem neuen Stadtbauplan soll ein moderner Kleinstadtbaustil zur Geltung kommen. Die Häuser sollen nicht höher als zweistöckig und mit dem Giebel nach der Straßenfront gebaut werden. Es sollen dafür aber mehr Straßen angelegt werden. Die in die Häuser einzubauenden Läden werden nicht große Schaufenster, sondern kleine Bogenfenster erhalten.

NEUE BEBAUUNGSPLÄNE AM KAISERDAMM IN CHARLOTTENBURG. Ein neues Wohnviertel wird am Kaiserdamm in Charlottenburg westlich der Ringbahn demnächst erschlossen werden. Es wird umgrenzt von der Knobelsdorff-, Königin-Elisabeth-Straße und neuen Straßen ohne Namen. Auf diesem Gelände dürfen nur Vordergebäude von 18 Meter errichtet werden. Seiten-, Mittel- und Quergebäude sind ausgeschlossen, ebenso Nebengebäude und Schuppen. Dadurch werden große und freie aneinanderstoßende Innenhöfe geschaffen, die Licht und Luft auch in Zukunft zulassen. Die Höfe sollen eine Einfriedigung bekommen, die indes nur 1—1½ Meter hoch sein wird, so daß auch ein freier Ausblick gewährt wird.

WOHNUNGSFÜRSORGE FÜR KRIEGSTEILNEHMER. Die Zentralstelle für Wohnungsfürsorge im Königreich Sachsen hat dem Ministerium des Innern und der Finanzen eine Denkschrift über die notwendige Förderung des Kleinwohnungsbaues und des Siedlungswesens in Rücksicht auf die Versorgung der Kriegsbeschädigten überreicht. In erster Linie wird auch im Königreich Sachsen darauf gerechnet, daß auf dem Lande Handwerker- und Arbeiterstellen (12—100 ar) geschaffen werden. Vorläufig wird die Anzahl solcher Stellen auf nur 3000 geschätzt. Das Ministerium des Innern wird gebeten, für diese Stellen Musterentwürfe aufzustellen, die nach dem Muster der preußischen Siedlungsgesellschaften neben allen erwünschten Beratungen den Bewerbern zur Verfügung stehen sollen. Dabei wird das Ministerium um Bekanntgabe der zu erwartenden baupolizeilichen Erleichterungen gebeten.

Der Bedarf an städtischen Kleinwohnungen wird auf wenigstens 9000 berechnet (im Königreich Sachsen), die Erstellungskosten einer Wohnung auf 7000 Mk., die nach dem Kriege erforderliche Verzinsung, einschl. Tilgung, Verwaltung, Ausbesserungen auf etwa 8 v. H. Das ist die an anderer Stelle erwähnte Steigerung der Mieten um 70 v. H. Die Zentralstelle schließt daher ihre Denkschrift mit eingehenden Vorschlägen für die Beschaffung des erforderlichen Geldes zu billigeren Bedingungen. Neben ausgiebigen Bürgschaften des Staates werden staatliche Zinsergänzungen, — Übernahme des Unterschiedes zwischen einer mäßigen Zinszahlung des Schuldners und der durch die Zeitläufte bedingten hohen Forderung des Gläubigers auf den Staat — vorgeschlagen.

VOM NEUEN BEBAUUNGSPLAN DER STADT TILSIT. Die Stadtverordneten von Tilsit hatten sich kürzlich mit dem neuen Bebauungsplan zu beschäftigen, dessen Einzelheiten vom Stadtverordneten Barkowsky erklärt wurden. So soll ein Grünstreifen sich ununterbrochen von der Teichpromenade bis nach Jakobsruhe hinziehen. Ferner soll nicht nur der als Marktplatz in Aussicht genommene dreieckige große Platz von der Bebauung ausgeschlossen bleiben, sondern auch noch ein großes Gelände nördlich dieses Platzes, da man mit einer in Zukunft nötigen Vergrößerung des Marktplatzes rechnen muß. Stadtbaurat Gauer führte u. a. aus: Ein Groß-Tilsit soll geschaffen werden, denn der neue Bebauungsplan umfaßt auch die Vorstädte. Die Erfahrungen städtebaulicher Ausstellungen sind ihm zugrunde gelegt. Eine neue, dritte Memelbrücke, eine Fülle neuer, grüner Plätze, Zufuhrwege und Straßen, neue Friedhöfe usw. sind vorgesehen. Die Stadtverordneten nahmen dann einstimmig den von Professor Bruno Möhring B. D. A.-Berlin entworfenen Bebauungsplan an.

IN DER GEMEINDE BRAMBAUER hat die Gewerkschaft Minister Achenbach ein größeres Gelände zur Anlage einer neuen Siedelung erworben. Es soll hier im Frühjahr mit dem Bau von zweihundert Häusern begonnen werden. Die Siedelung liegt in der Nähe der geplanten neuen Schachtanlage, die im Norden der Gemeinde errichtet wird. Die neue Zeche wird voraussichtlich mit dem südlich gelegenen dritten Schacht an die beabsichtigte Verbindungsbahn Mengede—Brambauer—Lünen (Süd) Bahnanschluß erhalten.

Bereits vor dem Kriege hatte die STADTVERWALTUNG VON NEUSS den Plan gefaßt, für kinderreiche Famliien auf einem großen städtischen Gelände eine Gartenstadt mit Einfamilien-Erwerbshäusern zu bauen. Es wird beabsichtigt, 50 Einfamilienhäuser zu errichten; die einzelnen Bau- und Gartengrundstücke sollen eine Größe von ungefähr 600 bis 1200 Geviertmetern erhalten. In dem Baublock ist ein größerer Spielplatz inmitten von Gärten sowie ein weiterer Platz für einen 14klassigen Schulbau vorgesehen. Die Baugrundstücke sind groß genug bemessen, um bei sachkundiger Ausnutzung das notwendige Obst, Gemüse und Frühkartoffeln für eine sechs- bis zehnköpfige Familie zu liefern. Die Baukosten schwanken zwischen 4300 und 5000 Mk. Die Mittel sollen durch Aufnahme einer Anleihe bei der Landesversicherungsanstalt Rheinprovinz beschafft werden. Die Häuser werden zu billigen Mietssätzen mit Kaufanwartschaft vermietet, derart, daß der Mieter in einem Zeitraum von 25—30 Jahren Eigentümer wird. Bei der Vermietung der Läden, die in Eckgrundstücken eingerichtet werden, sollen in erster Linie Kriegsbeschädigte berücksichtigt werden.

DER BEBAUUNGSPLAN FÜR DÖHREN. Für das Verkoppelungsgebiet zu Döhren bei Hannover an der Altenbekener Bahn ist soeben zwischen Hildesheimer Chaussee, Abelmann-, Richartz-, Wiehbergstraße, der Masch und Fontainestraße ein Bauplan vollendet worden. Der alte Bebauungsplan sah zahlreiche Häuserblocks mit vielfach gewundenen Straßenzügen vor, die sich einem auf die Hildesheimer Chaussee ausmündenden kleinen Schmuckplatze anschlossen. Das Rittergut Döhren blieb dabei für die Geländeaufteilung ganz unausgenutzt. Der neue Bebauungsplan sieht rechteckige, aber ungleich große, schöne Häuserblöcke vor, mit recht viel Grün in Vorgärten, Schmuckplätzen und Alleen, und bezieht auch das Rittergut Döhren in den Bebauungsplan ein. Der für die Hildesheimer Chaussee vorgesehene große Freiplatz wird dem lauten Großverkehr entzogen und in das stille Innere des neuen Viertels verlegt, wo Kinder ungefährdet auf ihm spielen können. Der Platz wird etwa 100 Meter tief und 80 Meter breit. Eine Fläche von etwa 40 : 60 Meter des Platzes ist Grünanlagen vorbehalten, der Rest kann zu Spielplätzen verwandt werden. Die Westseite ist auf die Errichtung eines Denkmals, Springbrunnen oder dgl. zugeschnitten.

WIEDERAUFBAU VON KALISCH. Die Stadt Kalisch soll nach noch zu vergebenden Plänen neu aufgebaut werden. Durch die dortige Kreditgesellschaft ist ein Wettbewerb für einen Wiederaufbauplan eröffnet worden. Es sind zwei Preise, von 5000 und 1000 Rubel, ausgesetzt worden, außerdem hat sich die Kreditgesellschaft das Recht vorbehalten, weitere Pläne mit einem Preis von 300 Rubel auszuzeichnen. Bis zum 6. Februar 1916 sind die Pläne beim Technikerverein in Kalisch einzureichen.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

LITERATUR=BERICHT No. 4

JANUAR 1915

Sonderbeilage zur Monatsschrift „DER STÄDTEBAU"

Herausgegeben von THEODOR GOECKE, Berlin · Verlag von ERNST WASMUTH A.-G., Berlin

NEUERE LITERATUR ÜBER STÄDTEBAU UND WOHNUNGSWESEN.

Besprochen von Professor RUDOLF EBERSTADT.

I.

Die literarischen Erscheinungen, über die wir zu berichten haben, sind zahlreich und betreffen wesentliche Fragen unseres Fachgebietes. Die Entwicklung des Wohnungswesens in Berlin, einer Pflanzstätte der seither bei uns herrschenden großstädtischen Bauweise, wird von Ph. Nitze behandelt.[1]) Den Hauptgrund des unbefriedigenden Zustandes der Wohnverhältnisse erblickt Nitze in dem System des Bebauungsplanes (S. 76f.). Ausführlich erörtert Verfasser die Geschichte der Bauordnung seit dem Jahre 1870. Die Schilderungen der Schwierigkeiten und Hindernisse in der Bearbeitung der Bauordnung, namentlich der Stellungnahme der Stadtverordneten sind beachtenswert. Verfasser zeigt, wieviel durch die Vertretung des „einseitigen Standpunktes" seitens der Stadtverordneten in der Behandlung der Bauordnung während der achtziger Jahre versäumt wurde. In der Erörterung der neuzeitlichen Aufgaben werden von Nitze die Mängel des Mietkasernensystems anschaulich hervorgehoben und an Abbildungen und Berechnungen dargestellt, aus denen hervorgeht, wie die „toten Aufwendungen" des Bausystems des Massenmiethauses eine Verteuerung der Bauweise bewirken (vgl. meine „Neuen Studien" Bd. I S. 173). In dem Schlußabschnitt der lesenswerten Schrift tritt Verfasser mit Entschiedenheit für eine Besserung der großstädtischen Bauweise ein und fordert die Abkehr von dem jetzigen, geradezu unhaltbaren System des Bebauungsplanes.

Die Frage der Wirtschaftlichkeit der Stockwerkshäufung wird von Dr. Ing. Heinrich Serini untersucht, der seinerzeit in dem Preisausschreiben des Schutzverbandes für Realkredit gemeinsam mit Dr. von Völcker den ersten Preis erhielt.[2]) Die viel erörterte Streitfrage wird vom Verfasser mit äußerster Ruhe und Sachlichkeit behandelt. Die Abnahme an Bauflächenbedarf wird mit steigender Geschoßzahl eine stets geringere. Die Vermehrung der Geschoßzahl hat eine Vermehrung der Mauerstärken in den unteren Geschossen zur Folge, so daß hier entweder eine Verkleinerung der unteren Räume eintreten oder bei Erzielung gleicher Wohnfläche die überbaute Bodenfläche vergrößert werden muß (S. 17). Was die vielfach behauptete Ersparnis an Baukosten betrifft, so ist sie nach Serini innerhalb geringer Geschoßzahl (2—3 Geschosse) merklich, bei mittlerer Geschoßzahl (3—4 Geschosse) geringer und bei hoher Geschoßzahl (4 Geschosse und darüber) verschwindend klein (S. 31). Die Berechnungen von Serini stimmen demnach genau mit den in meinem Handbuch, 2. Aufl. S. 85 mitgeteilten Erfahrungen von Th. Goecke überein. Weniger in Betracht gezogen scheint indes bei Serini die Verteuerung, die durch die toten Aufwendungen (Treppenanlagen, Korridore, Verlust an nutzbarer Fläche) bei dem Mehrwohnungshaus entstehen, während sie bei dem Ein- und Zweifamilienhaus wegfallen; vgl. oben bei Nitze. In zutreffender Weise hebt Verfasser weiter hervor, daß für die Belichtung der Wohnräume nicht das absolute Maß der Geschoßhöhe, sondern das Verhältnis von Geschoßhöhe zur Gebäudetiefe maßgebend ist (S. 9). Auf Grund seiner Berechnungen kommt Verfasser S. 25ff. zu der beachtenswerten Forderung, gemäß der von ihm ermittelten Formel eine Vereinfachung der Bauvorschriften einzuführen, die der jeweiligen Hausform angepaßt sind.

Dem gleichen Gegenstand wie die vorige ist die Schrift von Richard Drach gewidmet,[1]) der eine Reihe von Kostenberechnungen des Vielwohnungshauses und des Einfamilienhauses in Vergleich stellt. Unter den verschiedenen Bauformen der Stockwerkshäufung (vielstöckige Bauweise) hält Verfasser den viergeschossigen Bau für die wirtschaftlichste Form. Bei dem Einfamilienhaus dagegen erscheint als wirtschaftlichste Form der Typus mit ausgebautem Dachgeschoß, der die Herstellung einer Wohnung zu dem gleichen Preis wie im dreigeschossigen Miethaus ohne Dachausbau gestattet. Getrennt von der Frage der Baukosten ist indes der Bodenpreis zu betrachten, von dessen Gestaltung es abhängt, ob tatsächlich die Miete im Einfamilienhaus billiger bemessen werden kann als in einer der Hausformen, denen das Einfamilienhaus hinsichtlich der Baukosten überlegen ist.

Die Vorschläge von Dr. R. Kuczynski, die auf der Charlottenburger Städtebau-Ausstellung durch einen mit Walter Lehwess gemeinsam bearbeiteten Entwurf bekannt wurden, werden von dem Verfasser in einer neuen

---

[1]) Philipp Nitze, Die Entwicklung des Wohnungswesens von Groß-Berlin, Berlin (Heymann) 1913; 131 S. 8°.

[2]) Dr. Ing. Heinrich Serini, Die bauliche Bodenausnützung bei verschiedener Geschoßzahl, Weiträumigkeit und Hausform, München (Reinhardt) 1914, 68 S. 8°.

[1]) Dr. Ing. Richard Drach, Vergleich der Wirtschaftlichkeit extensiver und intensiver Bauweise; eine Untersuchung aus dem Gebiet des städtischen Wohnungswesens, München (Lukaschick) 1914; 159 S. 8°.

Arbeit eingehend begründet.[1]) Kuczynski weist nach, daß die Aufteilung eines großen Geländes, die an den äußeren Randstraßen eine viergeschossige, für das Hauptgebiet der inneren Wohnstraßen dagegen eine zweigeschossige Bebauung anwendet, auch die wirtschaftlich vorteilhaftere ist. „Der Besitzer des Bodens erhält den gleichen Preis, die Baukosten sind die gleichen, die Wohnfläche ist die gleiche, der Hausbesitzer erzielt den gleichen Mietsertrag, der Mieter erhält für den gleichen Mietspreis die gleiche Wohnfläche, auch die Zahl der Mieter ändert sich nicht." (S. 96.) Den früheren Berechnungen fügt Kuczynski eine neue Einzelheit hinzu. Verfasser wirft nämlich die Frage auf, wie der Zuschnitt der Grundstücke, das Verhältnis von Länge zur Breite und Tiefe, die Aufteilung beeinflußt. Das Ergebnis ist, daß die Rentabilität sich bei der Annahme flacher oder gestreckter Geländefiguren nur unwesentlich ändert, so daß die Unterbringung fast der ganzen Bevölkerung in Massenmiethäusern „diese grauenhafte Eigentümlichkeit deutscher Großstädte" sich unter keiner Voraussetzung rechtfertigt.

In einer kleinen Flugschrift, Sonderabdruck aus der Zeitschrift „Die Gesundheit", gibt Baumeister Stelz beachtenswerte Hinweise zur Anlage billiger Wohnstraßen.[2]) Verbilligung der Baukosten ist nicht nur durch Herabsetzung der Straßenbreite, sondern vor allem auch durch den Ausbau der Straßen selbst zu erreichen. Verfasser befürwortet die Teerung der Wohnstraßen, wodurch sowohl Staubverhütung wie auch Verminderung der Abnutzung erzielt wird. Nach den vom Verfasser gemachten Erfahrungen, die in der kleinen Schrift geschildert werden (Rücksichtnahme auf das Wetter, Verbilligung der Arbeiten) empfiehlt sich die Ausführung in eigener Regie. Bei Verwendung von Hüttenschlacken hat Verfasser einen Kostpreis von 1 Mk. für den Quadratmeter Pflasterung erzielt.

Die Anlage einer Kleinhaussiedelung in Spandau beschreibt Paul Schlegel in einer Flugschrift, der der Aufteilungsplan, die Abbildungen der verschiedenen Bautypen und die Berechnungen der Mietpreise beigegeben sind.[3])

Zu den bemerkenswertesten Neuerscheinungen unseres Gebietes zählt eine Schrift über die Terraintechnik von Leopold Meinardus, unter welchem Decknamen sich ein bekannter Praktiker, Direktor einer Berliner Bodengesellschaft, verbirgt.[4]) Das Bodengeschäft ist als einer der bedeutendsten Gewerbebetriebe zu bezeichnen; die Kapitalien, die allein in den Berliner Bodengesellschaften arbeiten — das private, nicht in die Aktienform gebrachte Kapital natürlich ungerechnet — sind auf 780 Millionen zu beziffern, wovon 483 Millionen auf die an der Börse eingeführten, 300 Millionen auf die nicht börsengängigen Aktien entfallen. Unter welchen Voraussetzungen dieser in jeder Beziehung wichtige und große Betrieb sich betätigt, wird vom Verfasser eingehend geschildert. Die Bodenerschließung vollzieht sich nach dem Berliner System unter gewaltigen Unkosten. Die Abtretung für Straßenland beläuft sich im Durchschnitt auf $37\,^1/_2\,^0/_0$ der Bruttofläche; die Straßenbaukosten betragen bei 22 m Straßenbreite (regelmäßig wird eine größere Breite gewählt) 500 Mk. für das laufende Meter Grundstücksfront; insgesamt ergeben die ersten Kosten für Straßenabtretung, Straßenbau, Übertragung und ein mäßiger Zinsverlust 350 Mk. auf die Rute = 25 Mk. für 1 qm (!). Selbst wenn man den Boden geschenkt bekäme, wäre danach jede andere Bauform als die Stockwerkshäufung ausgeschlossen.

Der Verkauf der Baugrundstücke geschieht entweder in der Form des Kassageschäfts, das indes in Berlin nur eine nicht zu berücksichtigende Ausnahme bildet; oder in der üblichen „modernen" Form des sogenannten Prioritätsgeschäfts. Von dem vereinbarten Bodenpreis werden während des Fortschreitens des Baues $50-60\,^0/_0$ an den Bodenbesitzer gezahlt. Nach Fertigstellung des Baues und bei Erlangung der I. Hypothek wird ein weiterer Betrag des vereinbarten Grundstückspreises gezahlt, während der Rest des Bodenpreises unter Prioritätseinräumung hinter der I. Hypothek solange eingetragen bleibt, bis es dem Bauunternehmer oder Grundstückskäufer gelingt, eine normale II. Hypothek zu beschaffen und damit das Restkaufgeld für die Baustelle vollständig abzulösen (S. 26). Der Preis der Baustelle steht also bei der ganzen Kapitalbeschaffung ständig im Vordergrund.

Verfasser kennt indes noch eine „Variante" dieser Geschäftsform; es ist die Gewährung einer II. Hypothek mit dem Zwang der Übernahme einer neuen Baustelle. Meinardus schildert dieses Geschäft folgendermaßen:

„Dieser Fall tritt dann ein, wenn es dem Erbauer eines Hauses nicht gelingt, sich nach Fertigstellung desselben eine II. Hypothek zu beschaffen, die ihn in den Stand setzt, das verbleibende Restkaufgeld und seine restierenden Handwerkerschulden zu bezahlen. Diese Geschäfte werden gewöhnlich in der Form gemacht, daß dem Darlehnssucher nicht der ganze Betrag der gesuchten II. Hypothek ausgezahlt wird, sondern daß derselbe nur den größeren Teil der II. Hypothek erhält, während er für den Rest eine neue Baustelle oder mehrere neue Baustellen erwerben muß und die Anzahlung auf diese neuen Einkäufe gegen die Restvaluta der erhaltenen II. Hypothek verrechnet wird." (S. 27.)

Es handelt sich um die allgemein verbreitete Form der „Kettengeschäfte", die ich in meinem Handbuch des Wohnungswesens II. Aufl. S. 105 ff. beschrieben habe. Trocken bemerkt hierzu Verfasser: „Diese Geschäfte würden im Interesse des Berliner Terraingewerbes und auch des betreffenden Schuldners besser unterbleiben." Man darf wohl fragen: Was würde in solchem Fall von dem „modernen" Baustellenhandel in Groß-Berlin noch übrigbleiben?

Baugelder werden, wie Meinardus berichtet, von in- und ausländischen Hypothekenbanken und Versicherungsgesellschaften, in erheblichstem Umfang aber auch von den großen Effektenbanken gegeben (S. 41). Man pflegt sonst von den Baugeldergeschäften der großen Effektenbanken nicht mit solcher Deutlichkeit zu sprechen, wie es hier seitens des Direktors einer Bodengesellschaft geschieht. Nach Bauvollendung ist die I. Hypothek zu besorgen, deren Beschaffung bereits häufig mit großen Schwierigkeiten und Opfern verknüpft ist. Zunächst halten in Zeiten knappen Geldstandes die Hypothekenbanken zurück oder versagen völlig, da sie (s. unten bei W. Leiske) im Pfandbriefabsatz gehindert sind. Doch auch in normalen Zeiten erleidet der Darlehnsnehmer in jedem Falle schwere Schädigungen durch die Bedingungen, denen er sich gegenüber den Hypothekenbanken und Versicherungsgesellschaften bei der I. Hypothek zu unterwerfen hat. Die Bedingungen haben die Form von Klauseln, von denen Meinardus fünf aufzählt:

1. Die Verkaufsklausel; besagt, daß der Hypothekenschuldner, im Fall das Haus unter der Taxe der Hypothekenbank verkauft wird, den sich pro rata der Hypothek ergebenden Minderbetrag sofort zurückzuzahlen

[1]) Dr. R. Kuczynski, Kleine Häuser für große Städte, Jahrbuch der Bodenreform, Bd. VIII, Heft 2, S. 81 ff.

[2]) Amtsbaumeister Stelz, Die Wohnstraße im Kleinwohnhausviertel. Ein Beitrag zum Straßenbau. Leipzig (Leineweber) 1912.

[3]) Das Einfamilienhaus auch für den kleinen Mann. Erläuterungen zu der Kleinhaus-Siedelung in Spandau der Aktiengesellschaft für Kleinhausbau herausg. von Paul Schlegel o./J. 1913.

[4]) Leopold Meinardus, Die Terraintechnik, Berlin (wissenschaftlich-kommerzieller Verlag) 1914; 111 S. 8°.

hat.[1]) 2. Die Mietsklausel; falls die tatsächlich erzielten Mieten hinter dem Mietsanschlag zurückbleiben, erfolgt entsprechende Kürzung des Darlehens. 3. Die Feuerversicherungsklausel; bei Grundstücken außerhalb des eigentlichen Gemeindebezirks Berlin ungefährlich, da der Bauunternehmer hier stets (im Original gesperrt) bei einer privaten Versicherungsanstalt die ihm genehme Höhe der Versicherungssumme erreicht; anders im politischen Bezirk Berlin, wo eine städtische Feuerkasse besteht. 4. Die Zins- und Provisionsklauseln; enthalten bei rückständigen Zinsen Zinserhöhung, Provision, Subhastationsdrohung und Vertragsstrafe. Hier lautet die Kennzeichnung von Meinardus: Diese Klausel unterscheidet sich schon nicht mehr sehr vom Wucher (S. 47). 5. Die Subhastationsklausel; wird von den Anstalten (mit Ausnahme der Münchener Hypothekenbanken) benutzt, um Kürzungen des Darlehens und neue Provisionen durchzusetzen.

Durch die bestehenden Verhältnisse wird sowohl das Bodengeschäft wie auch das Baugewerbe schwer geschädigt; beide Gewerbe können die Kapitalien der Hypotheken- und Versicherungsanstalten nicht entbehren und müssen sich daher den einseitig von den Hypothekengebern aufgestellten Bedingungen fügen. Benachteiligt sind namentlich die Bauhandwerker, die „naturgemäß" (sic!) hinter den Hypotheken der Terraingesellschaften stehen und durch den Ausfall ihrer Forderungen in vielen Fällen die Gewinne der anderen bezahlen müssen (S. 50). Zu alledem tritt neuerdings noch die sich immer weiter verbreitende „Unsitte" der Forderung einer Bürgschaftsübernahme, indem die Geldgeber für die erste, die beste Sicherheit besitzende Hypothek eine Ausbietungsbürgschaft durch den Inhaber der II. Hypothek verlangen, wodurch neue Lasten entstehen, die in letzter Instanz wiederum den Grundeigentümer treffen (S. 52).

Zu diesen Mißständen in den Bedingungen der Kapitalhergabe gesellt sich indes noch ein schlimmes Übel in der Kapitalverteilung. Die Hypothekenbanken und Versicherungsgesellschaften bevorzugen „kritiklos" bestimmte Stadtgegenden und verweigern die Hergabe von Darlehen in den übrigen Stadtgebieten. Die Stadterweiterung wird dadurch nach bestimmten Bezirken mit hohen Bodenpreisen und teuren Wohnungen gedrängt, obwohl die kostspieligen Bauten hier ein weit größeres Risiko mit sich bringen als Häuser in den billigeren Bezirken mit kleineren Wohnungen. Die Bautätigkeit wird hierdurch in den von der Beleihung ausgeschlossenen Gebieten trotz niedriger Bodenpreise unmöglich gemacht und ihre Entwicklung wird unterbunden (S. 66 f).

Die ärgsten Feinde des Terraingewerbes, insbesondere der Bodengesellschaften, sind jedoch — die Gemeinden, die auf das Groß-Berliner Bodengeschäft außerordentlich hemmend und schädigend wirken. In der Aufstellung der Bebauungspläne, den Anforderungen an Geländeabtretung, Beiträgen für Brückenbauten u. dgl., in der Fertigstellung der Straßen wird in einer Weise verfahren, daß das Terraingewerbe den Gemeinden auf Gnade und Ungnade ausgeliefert ist. Die Gemeindegrundsteuer endlich ist nichts anderes als ein Folterwerkzeug (S. 63 u. 87). Umgehungsgeschäfte vorzunehmen, um sich einer Besteuerung zu entziehen, hält Meinardus für durchaus zulässig; es ist jedem erlaubt, ein wirtschaftliches Ziel auf einem anderen Wege, als er dem Gesetzgeber vorgeschwebt hat, zu erreichen, und es ist sogar die Pflicht jedes Notars, im Interesse seiner Klienten den billigeren Weg zu benutzen (S. 73). In dieser Beurteilung des Gebrauchs rechtlicher Handhaben läßt indes Meinardus in etwas die Folgerichtigkeit vermissen. Wenige Seiten weiter erörtert nämlich Verfasser die bekannten, rechtlich durchaus zulässigen Mietszessionen, zu denen die überverschuldeten Hausbesitzer als einem letzten Notanker häufig ihre Zuflucht nehmen. Gewiß findet dieses Verfahren den vollen Beifall von Meinardus? Nein, Bauer, das ist ganz was anderes. Das sind „Schiebungen", die als unzulässig und unstatthaft zu betrachten sind. In seinem Schlußwort faßt Verfasser das Ergebnis dahin zusammen, daß gegenüber dem Bodengewerbe unsere Gesetzgebung sowohl auf dem Gebiete des Rechts wie der Besteuerung durch nichts weiter als durch wirtschaftlichen Haß und Neid beeinflußt worden ist.

Die Meinardussche Schrift verdient um so größere Beachtung, als ihr Verfasser Praktiker und Interessent des Bodengeschäfts ist. Die Folgerungen aus dieser sachverständigen, auf Tatsachenmaterial gestützten Darlegung dürften sich für jeden Unbefangenen von selbst ergeben. Meinardus ist Kaufmann, seine Ehrbegriffe müssen die eines rechtlich denkenden Kaufmanns sein. Er schildert uns den Verfall und den Notstand eines der größten Gewerbebetriebe. Wie kann ein Kaufmann sich nicht mit Ekel von den schlechten Institutionen wenden, die seinen Gewerbebetrieb verderben und ihn trotz gewaltigster Mittel auf die unterste Stufe der Leistungsunfähigkeit herabgedrückt haben? Mit aller Klarheit werden uns die schädlichen Bedingungen aufgezeigt, unter denen die Bodenspekulation gezwungen ist zu arbeiten; wie in den prunkvollen Palästen der Hypothekenbanken, der Bodengesellschaften, der Versicherungsanstalten ein Gewerbebetrieb stattfindet, der von dem Fachgenossen selber als Schmutz und Wucher gekennzeichnet wird. Wie ist es zu verstehen, daß Meinardus nicht auf die Seite derjenigen tritt, die die Bodenspekulation zu einem rechtschaffenen, leistungsfähigen Gewerbe umgestalten wollen?

In jeder tatsächlichen Einzelheit ist die Darstellung von Meinardus derart, daß sie ohne weiteres aus meinem Handbuch des Wohnungswesens entnommen sein könnte. Mehr noch, in der systematischen Auffassung scheint endlich die Übereinstimmung erzielt zu sein. Von Anbeginn habe ich mich in meinen Schriften bemüht, eine Anschauung zu begründen, die nicht die Handlungen und den Willen der einzelnen Personen, also des einzelnen Spekulanten und Kapitalisten, sondern die allgemeinen, zwingenden Grundlagen der Institutionen für unsere Bodenentwicklung verantwortlich macht. In mustergültiger Weise zeigt Meinardus, wie die allgemeinen Einrichtungen das Bodengeschäft bestimmen, und wie selbst die mächtigste Bodenspekulation ihnen schlechthin zu folgen hat. Diese erste Erkenntnis scheint mir zu den fruchtbarsten Ergebnissen der Meinardusschen Schrift zu gehören. Wenden wir uns zu den Einzelgebieten, so finden wir zunächst den Nachweis von der Schädlichkeit des Straßenschemas und des zweckwidrigen Straßenbaues, der der Auftreibung des Bodenpreises dient. Wertvoll in jeder Beziehung sind die Meinardusschen Angaben über den Realkredit. Trotz einer übermäßigen Zuführung von Kreditkapital ist die Kapitalversorgung für produktive Zwecke gänzlich mangelhaft. Die Erlangung von Realkredit ist zudem mit großen Opfern und einer Verteuerung in allen Stadien verknüpft. Es wird uns von beteiligter Seite dargelegt, daß die Verteilung des

[1]) Zahlenbeispiel: Banktaxe des Grundstücks 600000 Mk.; demgemäß I. Hypothek zu 60% = 360000 Mk. Wird das Grundstück zu 500000 Mk. verkauft, so sind, da 60% hiervon nur 300000 Mk. ergeben, 60000 Mk. zurückzuzahlen.

Hypothekenkapitals eine fehlerhafte und daß gerade für die Neubaubezirke auf billigem Gelände kein Hypothekenkapital erhältlich ist. Am schlimmsten wirken die Einrichtungen des Realkredits für das Baugewerbe, das die neuen Werte schafft, aber „naturgemäß“ hinter dem aufgetriebenen Bodenwert zu stehen kommt und für die Gewinne der Vormänner büßen muß. Die ganze Jammerwirtschaft aber ist nicht die Folge vereinzelter Mißgriffe, sondern das notwendige dauernde Ergebnis eines geschlossenen Systems.

Wenn somit in sachlicher Hinsicht die Feststellungen von Meinardus zutreffend sind, so erscheinen die persönlichen Auffassungen über unser Recht und unsere Verwaltung um so merkwürdiger. Die Gemeinden sind die größten Feinde des Bodengeschäfts. Unsere bodenpolitische Gesetzgebung ist von wirtschaftlichem Haß und Neid bestimmt worden. Das sind die Gemeinden, in denen der Gesetzgeber dem Grundbesitz die unbedingt ausschlaggebende Stellung zugeteilt hat; in deren ehrenamtlichen Vertretungen das Grundbesitz-Interesse die Herrschaft führt, während die Berufsbeamten hier mehr, dort weniger dem gleichen Einfluß ausgesetzt sind. Die Gesetzgebung, die die unerschütterlichen Grundlagen geschaffen hat, auf denen sich die bodenpolitische Entwicklung der deutschen Städte — ohne Gegenstück in irgendeinem anderen Lande —, die Bodenspekulation, der Realkredit, das Hypothekenwesen aufbaut! Die Worte von Meinardus sind der Dank für diese Preisgebung der Verwaltungsfunktionen und für die Aufzüchtung der Sonderinteressen; sie sind aber auch der bündige Beweis, daß die Übereignung der gesamten städtischen Verwaltung an den Grundbesitz allgemein zur Zersetzung und zur Unzufriedenheit führt. Das bodenpolitische System als solches — dafür hat Meinardus einen neuen Beweis geliefert — ist wirtschaftswidrig; es kann niemanden, auch nicht die Beteiligten, befriedigen und ist ein allgemeiner Landschaden.

Ein wichtiges Teilgebiet der Wohnungsfrage wird erörtert in einer von Prof. Paul Eltzbacher veröffentlichten Schrift, die die aus dem Mietsvertragsformular sich ergebenden Mißstände behandelt und sie zu beseitigen strebt.[1]) Verfasser untersucht zunächst die Stellung des Mieters gegenüber dem Hausbesitzer und tritt dann in eine Besprechung der in Groß-Berlin verbreiteten Vertragsformulare ein. Eltzbacher erkennt an, daß zweifellos in vielen Fällen die übelberufenen Formulare ohne jeden bösen Willen zustande gekommen sind, und daß sich aus ihnen nicht ein allgemeiner Vorwurf gegen die für den Inhalt verantwortlichen Haus- und Grundbesitzervereine herleiten läßt. Gleichwohl muß das Urteil über die Verträge äußerst ungünstig lauten. Verfasser ist im Recht, wenn er hervorhebt, daß für die übliche Abfassung keinerlei sachliche Notwendigkeit vorliegt, und daß eine gerecht abgewogene Formulierung ebenso den Interessen des Hausbesitzers entspricht, wie sie die Stellung des Mieters verbessern würde. An die Kritik des bestehenden Zustandes schließt sich der Vorschlag eines neuen, mit vieler Sachkenntnis ausgearbeiteten Formulars, das zwar zunächst auf Groß-Berliner Verhältnisse berechnet, aber auch ohne weiteres auf andere Städte anwendbar ist. Der Schrift, die zur Beseitigung von

[1]) Prof. Dr. Paul Eltzbacher, Großberliner Mietverträge, Berlin (Vahlen) 1913; 79 S. 8⁰.

Mißständen erheblich beizutragen vermag, ist eine weite Verbreitung zu wünschen.

Mit den unternormalen Wohnungen in Gera befaßt sich eine kleine Schrift von A. Uhl, die das Ergebnis einer in einem Teil der billigsten Kleinwohnungen der Stadt vorgenommenen Untersuchung darlegt.[1]) Zur Beseitigung der festgestellten Mißstände bringt Verfasser eine Reihe von Abhilfemaßnahmen in Vorschlag.

II.

Einen Beitrag zur Geschichte der Städtebaukunst liefert A. E. Brinckmann in einer Untersuchung der baulichen Anlagen des 18. Jahrhunderts.[2]) Ausgehend von der bevorzugten Stellung, die die Stadt Rom einnahm, schildert Brinckmann das architektonische Schaffen des 18. Jahrhunderts in Italien und weiterhin in den übrigen europäischen Kulturstaaten. Eingehend werden insbesondere die Stadtanlagen in Frankreich und Deutschland behandelt. Der Text erörtert die künstlerischen Grundanschauungen des Zeitalters, gibt indessen nicht minder eine Schilderung der verwaltungstechnischen Maßnahmen und öffentlichrechtlichen Einrichtungen des landesfürstlichen Städtebaues. Die reichlich beigegebenen Abbildungen sind gut gewählt und erhöhen den Wert der lebendig geschriebenen Darstellung.

Von dem Werke Werner Hegemanns über den Städtebau ist der II. Teil erschienen, der das Verkehrswesen und die Freiflächen behandelt.[3]) In Methode und Ausstattung schließt sich der neue Band dem in unserem Literaturbericht No. 3 S. 5 besprochenen I. Teile an. In seiner textlichen Schilderung gibt Verfasser die geschichtliche Entwicklung des von ihm bearbeiteten Gebiets, fortgeführt bis zu dem jüngsten Stand der Gegenwart. Die beigegebenen Abbildungen sind außerordentlich reichhaltig und zeigen, daß Hegemann in dankenswerter Weise weit über das durch die Allgemeine Städtebau-Ausstellung seinerzeit dargebotene Material hinausgeht. Besonders eingehend wird die Entwicklung der Verkehrseinrichtungen in Paris und in London behandelt, während bei den Freiflächen die Anlagen in den Vereinigten Staaten genaue Berücksichtigung finden. Die fesselnd geschriebene Darstellung wird jedem Leser vielseitige Anregung bieten.

Dem neueren Städtebau ist ein reich ausgestattetes Werk des verdienten niederländischen Wohnungspolitikers Dr. Fockema-Andreae gewidmet.[4]) Verfasser schildert eingehend die einzelnen Gebiete des Städtebaues, wobei er das Material seiner Darstellung den verschiedenen Ländern entnimmt; die zwischen der Entwicklung der einzelnen Staaten gezogenen Vergleiche sind in hohem Maße anregend. Die eigene Stellung des Verfassers ist, wie zur Genüge bekannt, die des ausgesprochenen Wohnungsreformers, der schon vielfach zu praktischer Durchführung seiner Anschauungen Gelegenheit hatte. Unter den zahlreichen, mit vielem Geschmack gewählten Abbildungen des Fockemaschen Werkes werden namentlich diejenigen interessieren, die dem schönen

[1]) A. Uhl, Die unternormalen Wohnungen in Gera und ihre Bewohner. Gera (Fisahn & Habenicht) 1913; 46 S. 8⁰.

[2]) A. E. Brinckmann, Stadtbaukunst des achtzehnten Jahrhunderts. Mit 82 in den Text eingedruckten Abbildungen. Städtebauliche Vorträge Bd. VII Heft 1, Berlin (Ernst & Sohn) 1914; 76 S. 8⁰.

[3]) Werner Hegemann, Der Städtebau nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin nebst einem Anhang: Die Internationale Städtebau-Ausstellung in Düsseldorf, Berlin (Wasmuth) 1913.

[4]) Mr. J. P. Fockema Andreae, De Hedendaagsche Stedenbouw, Utrecht (de Vroede) 1912.

Utrecht entnommen sind. Bei der Betrachtung dieser prächtigen Stadtbilder wird man die Forderung des Verfassers verstehen und billigen: Die Niederländer sollen niederländisch bauen.

Mit Bezug auf die vielfach, auch in dem Hegemannschen Werk, erörterte Freiflächenfrage möchte ich zur Vermeidung mißverständlicher Auffassungen einem Bedenken Ausdruck geben, in dem eine ganze Reihe von Berufsfreunden mit mir übereinstimmt. Es hat sich gezeigt, daß die Forderung der Freiflächen gerade von den Vertretern solcher Bauformen aufgenommen worden ist, die jeder Befürworter einer Besserung unseres Städtebaues bekämpfen muß, und daß man versucht, durch eine äußerliche Anpassung an die Freiflächen-Agitation schlechte Bebauungspläne erträglich zu machen. Einem derartigen Vorgehen müssen wir nachdrücklich entgegentreten. Bodenaufteilung, Hausform und Wohnweise sind die entscheidenden Kriterien für die Beurteilung eines Bebauungsplanes; die Einfügung von Grünstreifen kann dagegen nicht als Maßstab für den Wert eines Bebauungsplanes gelten, am wenigsten, wenn sie unter Beibehaltung oder zur Maskierung ungünstiger Hausformen erfolgt. Mit Recht ist neuerdings das Preisgericht des Wettbewerbs für die Havelufer solchen Bestrebungen mit Entschiedenheit entgegengetreten.[1])

Die Aufgaben des Städtebaues und die Hauptgebiete städtebaulicher Betätigung werden in einer Abhandlung von K. Lüdemann knapp zusammengefaßt.[2]) Verfasser schildert in kurzen Zügen die Entwicklung der städtischen Bauweise und erörtert die Voraussetzungen, die sich aus der Eigenart des neuzeitlichen Städtebaues ergeben und die bei richtiger Behandlung des Gebietes erfüllbar sind.

Das von Grotjahn und Kaup herausgegebene Handwörterbuch der sozialen Hygiene enthält neben anderen für den Techniker und Verwaltungsbeamten wertvollen Arbeiten eine Abhandlung von Professor Kaup über Wohnungswesen und Städtebau.[3]) Der Artikel gibt eine in ihrer Knappheit vollständige Übersicht des gegenwärtigen Standes unseres Wohnungswesens. Verfasser schildert die Geschichte des Städtebaues und die neuere Entwicklung und stellt die für eine befriedigende Gestaltung des Städtebaues notwendigen Forderungen auf. Eine treffliche Auswahl von Abbildungen neuerer Hausbauten und Bebauungspläne ergänzt die textlichen Darlegungen, die der Aufmerksamkeit des Städtebauers empfohlen seien.

Aus dem Gebiet des Städtebaues und des Wohnungswesens enthält das im Erscheinen begriffene Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften zahlreiche Beiträge.[4]) Aus den seither erschienenen Lieferungen seien erwähnt: Bauberatung (Kloeppel), Baupolizeirecht (Luppe, Mathias, Weigel, Bernewitz, Häffner, Rech, Emmerich, Schult, Lindemann, Classen, Wißmann, Baumeister); Bebauungsplan (Genzmer); Bodenspekulation (Eberstadt); Gartenstadt (Kampffmeyer); Städtebau (Brix); Stadterweiterung (Eberstadt).

Von Schreiber dieses ist eine Veröffentlichung über den Städtebau und das Wohnungswesen in Holland erschienen, die an der Hand des in Holland gewonnenen Materials die städtebaulichen Einrichtungen, ihre Geschichte und ihren gegenwärtigen Stand behandelt.[5]) Der erste, geschichtliche Teil erörtert insbesondere die Entwicklung der verschiedenen Formen der Bodenaufteilung — Hauptstraßen, Nebenstraßen, Wohnstraßen, Wohnhof — und die älteren Mittel der Geländeerschließung. Weiterhin werden die Grundlagen des neuzeitlichen Städtebaues und die Bedeutung der planmäßigen Stadtanlage gemäß den Lehren der italienischen Meister geschildert. Der zweite, umfangreichere Teil behandelt die städtebauliche und wohnungspolitische Entwicklung in den holländischen Städten sowie auf dem flachen Lande. Die verschiedenen Haustypen werden in einer großen Zahl von Beispielen dargestellt. Besondere Abschnitte sind der wohnungspolitischen Gesetzgebung und den Einrichtungen für den Realkredit gewidmet. Über die Einzelheiten vgl. die Besprechungen: Karl Michaelis, Zentralblatt der Bauverwaltung 1914 No. 52 S. 384; Walter Lehweß, Der Städtebau 1914 Heft 6 S. 78; Karl Scheffler, Bauen und Wohnen, Voss. Zeitung 19. Juni 1914; J. H. W. Leliman, Bouwwereld 1914 No. 23 S. 181.

Die von Eberstadt-Möhring und Hermann Jansen bearbeiteten Bebauungspläne für die Berliner Stadterweiterung in Treptow sind seitens des Berliner Magistrats herausgegeben worden.[1]) Vgl. die Besprechungen: Th. Goecke, Der Städtebau September 1914, Heft 9 S. 118; Professor R. Schaar, Zentralblatt der Bauverwaltung 2. September 1914 No. 70 S. 507; Baurat K. Michaelis, Deutsche Bauzeitung 12. September 1914 No. 73 S. 666; Bauinspektor Hellweg, Baurundschau August 1914 No. 33/34; Zentralblatt für das deutsche Baugewerbe 17. September 1914 No. 29 S. 229; Architekt Paul Fechner, Voss. Zeitung 5. Juli 1914 No. 335; Fritz Stahl, Berliner Tageblatt 3. Juli 1914 No. 332.

III.

Der Jahresbericht des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen erscheint für 1911 zugleich als Festschrift des Vereins, die gelegentlich der Städte-Ausstellung in Düsseldorf einen Überblick der Vereinstätigkeit gibt.[2]) Nur wenige knappe Ausführungen widmet der Verein der Schilderung seiner im Jahre 1897 begonnenen Arbeit; auch ohne viele Worte weiß die Öffentlichkeit, wieviel das Wohnungswesen dem Wirken des Rheinischen Vereins verdankt. Bezüglich der Hypothekarlebensversicherung teilt der Bericht mit, daß die Abschlüsse sich bis Ende 1912 auf 214 Fälle mit 1067000 Mk. gehoben haben. Aus den Einzelabhandlungen sei erwähnt, daß auf Anregung des Vereins eine wachsende Zahl von Bauvereinen die seither geübte Zuschreibung von Zinsen auf unbebaute Grundstücke unterlassen bzw. rückgängig gemacht hat (S. 15). Über das Verhältnis von Nachfrage und Angebot im Kleinwohnungswesen bemerkt der Bericht:

„Die Wohnungsproduktion selbst ist in sich auch Schwankungen unterworfen, die aber keineswegs durch die Schwankungen in der Nachfrage verursacht werden und deshalb sich letzteren möglichst anzupassen und mit ihnen möglichst zusammenzufallen suchen; diese Schwankungen werden vielmehr von ganz anderen Faktoren beeinflußt und nach eigenen Gesetzen geregelt, und sie verlaufen im allgemeinen sogar umgekehrt, wie die Schwankungen in der Wohnungsnachfrage (S. 32)."

---

[1]) Vgl. Eberstadt-Möhring, Bebauungsplan für Berlin-Treptow, Berlin 1914 S. 6.

[2]) K. Lüdemann, Die Entwicklung des deutschen Städtebaues und sein heutiger Stand, Sonderabdruck aus „Der Landmesser", Jahrgang 1, Heft 39/40, Hamm 1913.

[3]) Handwörterbuch der sozialen Hygiene, herausgegeben von Prof. Dr. A. Grotjahn und Prof. Dr. J. Kaup, Leipzig (Vogel) 1912.

[4]) Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften, herausgegeben von J. Brix, H. Lindemann, O. Most, H. Preuß, A. Südekum, Jena (Fischer) 1914.

[5]) Rud. Eberstadt, Städtebau und Wohnungswesen in Holland (Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen Band II), Jena (Fischer) 1914, VI und 456 S. mit 107 Abbildungen, 8°.

[1]) Bebauungsplan für den mittleren Ortsteil Treptow nebst Erläuterungsberichten von Rudolf Eberstadt — Bruno Möhring und Hermann Jansen. Im Auftrage des Magistrats herausgegeben, Berlin (Wasmuth) 1914.

[2]) Festschrift des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen anläßlich der Städte-Ausstellung 1912 in Düsseldorf. Gleichzeitig Jahresbericht für 1911, Düsseldorf (Bagel) 1912, 82 S. 4°.

In einem frisch und anregend geschriebenen Aufsatz behandelt Dr. Rud. Hecker die Beziehungen zwischen Bauberatung, Kleinwohnungsbau und Wirtschaftsleben. Der Jahresbericht für 1912 enthält, neben einer Denkschrift zum Preußischen Wohnungsgesetzentwurf, die Mitteilungen über die Vereinsarbeit und die fortschreitende Tätigkeit der Bauberatungsstelle, sowie eine Abhandlung von Dr. Lindecke über die Pflege von Kleinwohnungen, der ein beachtenswertes in 17 Artikeln abgefaßtes „Merkblatt" beigegeben ist.[1])

Aus dem Bericht über die 16. Generalversammlung des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen am 15. und 16. November 1913 ist insbesondere der Vortrag von Oberbürgermeister Dominicus-Schöneberg über Wohnungsordnung und Wohnungsaufsicht, ihre praktische Ausgestaltung und Durchführung in den Gemeinden auf der Grundlage des preußischen Wohnungsgesetzentwurfs hervorzuheben.

Der Westfälische Verein für Kleinwohnungswesen erwähnt im Jahrgang 1912[2]) die bedeutenden Leistungen, die die privaten Arbeitgeber für die Herstellung von Kleinwohnungen aufwenden; die Zahl der durch Arbeitgeber in Westfalen errichteten Wohnungen hat sich von 22196 im Jahre 1903 auf 56348 im Jahre 1912 gehoben. Bemerkenswert ist die Pflege des Kleinhauses bei den Bauten der Arbeitgeber; rund 52% der Häuser sind Ein- und Zweifamilienhäuser. Der Jahresbericht enthält die Vorträge von Geheimrat Prof. Dr. Erman (Die privatrechtlichen Fragen des Baubodens und des Baukredits), Dr. Altenrath (Forderungen an die Wohnungsgesetzgebung) und Dr. Lade (Geldbeschaffung der Baugenossenschaften). Der Jahresbericht für 1913 erscheint in wesentlich erweitertem Umfang und füllt einen stattlichen Band. Neben den Vorträgen von Vormbrock über Erfahrungen aus der Baugenossenschaftsarbeit und Stempel über die genossenschaftlich gebundenen Vermögen der Mitglieder enthält der Bericht die Wiedergabe eines Vortrags von Ministerialdirektor Dr. Freund, dessen Ausführungen über „die gemischte wirtschaftliche Unternehmung im Dienste des Wohnungswesens" eine hervorragende Bedeutung zukommt. Auf den drei wichtigsten Gebieten der Wohnungsreform, nämlich der Beschaffung billigen Baugeländes, der Herstellung günstiger Verkehrsverbindungen und der Erbauung guter Wohnungen mit billigem Baugeld, müssen wir versuchen, zu besseren Zuständen zu gelangen, wobei wir indes keineswegs das Privatkapital ausschalten dürfen, sondern die öffentlich-rechtlichen mit den privatgewerblichen Interessen verbinden müssen. Die heute hier bestehenden Gegensätze sollen ausgeglichen werden, indem eine Form der Unternehmung gefunden wird, die das Privatkapital befriedigt und anreizt, zugleich aber die anerkannten öffentlichen Interessen sicherstellt. „Der Hypothekarkredit hat die Tendenz, in die Selbstverwaltung der Haus- und Grundbesitzer überzugehen." Gegenüber den Versuchen, die Gemeinden zur Beschaffung von Realkredit heranzuziehen, kann Dr. Freund eine gewisse Befürchtung nicht unterdrücken; namentlich die Hergabe II. Hypotheken in größerem Umfange erweckt Bedenken (S. 28). Die richtige Lösung ist die Vereinigung der Gemeinde mit den Trägern des Grundbesitzes in einer Gesellschaftsform, in der das öffentliche Interesse gleichberechtigt neben dem privaten zur Geltung gelangt. Eine solche Form erblickt Dr. Freund in der von ihm vorgeschlagenen „gemischten wirtschaftlichen Unternehmung", in der das Privatkapital die Mehrheit des Aktienbesitzes hat, der Gemeinde dagegen neben bestimmten Aufsichtsrechten qualifizierte Minoritätsrechte zustehen sollen. Die Darlegungen Dr. Freunds erscheinen gleich wertvoll durch die scharfsinnigen und mitunter programmatischen Ausführungen, in denen die Hauptprobleme des Wohnungswesens knapp zusammengefaßt werden, wie durch den neuen Reformvorschlag, der eine zweifellos aussichtsreiche Form für die Behandlung wohnungspolitischer Aufgaben bietet.

An den Jahresbericht schließt sich eine inhaltsreiche Abhandlung, die die verschiedenen Gebiete des Wohnungswesens erörtert. Aus den einzelnen Abschnitten seien erwähnt die Ausführungen über den Wohnungsgesetzentwurf und die Realkreditfrage. Die statistischen Erhebungen über die Wohnverhältnisse sind seitens des Vereins fortgesetzt worden. Hinsichtlich der Hausformen hat sich ergeben, daß das Einfamilienhaus von privaten Unternehmern fast nur in den mehr ländlichen Gegenden Westfalens errichtet wird; das Zweifamilienhaus überwiegt noch in einer großen Anzahl von Gemeinden mit industriellem Charakter, während im allgemeinen mit fortschreitender Industrialisierung die engere Bebauung und das Mehrwohnungshaus (6—8 Wohnungen) an Ausdehnung gewinnen (S. 155). Aus der Statistik ergibt sich weiter, daß durch die gemeinnützige Bautätigkeit (Reich, Staat, Gemeinde, Arbeitgeber) bis zum Jahre 1912 in Westfalen 13072 Wohnungen für Beamte und 62069 Wohnungen für Arbeiter errichtet worden sind.

Der Bericht des Württembergischen Landeswohnungsinspektors gibt in dem Jahrgang 1911/1912 bemerkenswerte Schilderungen der Wohnverhältnisse.[1]) Die ungünstigsten Wohnungszustände finden sich in den Bauten älteren Bestandes, die einer Zeit entstammen, in der der Begriff der selbständigen Kleinwohnung noch unbekannt war. Ältere Bürgerhäuser und Wirtschaftsgebäude wurden zu Kleinwohnungen aufgeteilt, Schuppen und Stallungen in Kleinwohnungen umgewandelt, eine Verwendung, für die diese Bauten in keiner Weise geeignet waren (vgl. Eberstadt, Städtebau und Wohnungswesen in Holland S. 128ff., 193ff.). Von den Wohnungszuständen, die sich in solchen Gebäuden entwickeln, gibt der Bericht S. 22f. anschauliche Beispiele. Besonders ungünstig erscheinen die Wohnverhältnisse in den den ausländischen Arbeitern (Polen, Russen, Italienern) zugewiesenen Gebäuden. Die Wohnungsinspektion hat in der Beseitigung oder Milderung der Mißstände eine umfangreiche Tätigkeit entfaltet. Über die Bodenpolitik der Gemeinden bringt der Bericht eingehende Angaben. Die Bedeutung und der Erfolg der Ulmer Bodenpolitik werden hervorgehoben.

Im Eigenbau von Kleinwohnungen haben sich drei württembergische Gemeinden betätigt: Giengen a. B. mit 10, Göppingen mit 16 und Ulm mit 232 Häusern, die fast sämtlich der Form des Ein- und Zweifamilienhauses angehören. Der Herstellungspreis der Gebäude beträgt 2021791 Mk., eine Summe, die von der Landesversicherungsanstalt mit 1,8 Millionen = 88% beliehen worden ist. Hervorzuheben ist, daß der Herstellungspreis einer Wohnung der Gemeindebauten durchschnittlich nur 4850 Mk. betragen hat, gegenüber 5780 Mk. bei den Baugenossenschaftswohnungen (S. 53).

Der im Jahre 1911 begründete Badische Landeswohnungsverein gibt seinen Jahresbericht für 1911/1912 heraus, aus dem hervorgeht, daß der junge Verein eine lebhafte und ersprießliche Tätigkeit entfaltet.[2]) Die gemeinnützige Bautätigkeit erfuhr eine namhafte Förderung; für die Besserung der Wohnverhältnisse versuchte der Verein

[1]) Denkschrift zum Preußischen Wohnungsgesetzentwurf und Jahresbericht des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen für 1912, Düsseldorf (Bagel) 1913; 60 S. 4°.

[2]) Berichte über die 11. Mitgliederversammlung des Westfälischen Vereins zur Förderung des Kleinwohnungswesens am 16. November 1912 in Dortmund, Münster i./Westf. (Bredt) 1913; 120 S. 8°.

[1]) Jahresbericht des Königl. Württembergischen Landeswohnungsinspektors für die Jahre 1911 und 1912, Stuttgart (Kohlhammer) 1913; 104 S. 8°.

[2]) Schriften des Badischen Landeswohnungsvereins: Jahresbericht für 1911—1912; Karlsruhe.

bei Behörden, Stadtverwaltungen in der Großindustrie und an anderen Stellen Anregungen zu geben. Zur Erlangung von Vorlagen für Kleinwohnungen veranstaltete der Verein einen Wettbewerb, dessen Ergebnis in Heft 6 der Vereinsschrift vorliegt. Vier preisgekrönte und acht angekaufte Entwürfe werden in der Schrift wiedergegeben.

Der Jahresbericht des hessischen Wohnungsinspektors enthält für den Abschnitt 1910/1912 eine Fülle von Material;[1]) fast jedes Gebiet des Wohnungswesens und der Bodenpolitik wird behandelt und durch Wahrnehmungen aus der Praxis erläutert. Die Zahl der im Jahre 1912 errichteten Neubauten beträgt im Durchschnitt des ganzen Großherzogtums 14,1 Häuser oder 26,8 Wohnungen auf 10000 Einwohner. Die Beteiligung der einzelnen Städte und Landbezirke an der Neubautätigkeit ist eine sehr ungleiche, sie schwankt zwischen 63,3 Wohnungen auf 10000 Einwohner (Offenbach) und 7,7 Wohnungen (Oppenheim). „Besonderer Hervorhebung bedarf die Tatsache, daß mit Ausnahme von Offenbach die großen Städte des Landes zum Teil erheblich hinter dem Jahresdurchschnitt bleiben, am weitesten Mainz mit 14,1 Wohnungen". Gegenüber dem dauernd unzureichenden Angebot an Kleinwohnungen ist in zahlreichen Gemeinden versucht worden, die Neubautätigkeit anzuregen, jedoch ohne entsprechenden Erfolg. Der Bericht bemerkt hierzu:

Vorübergehender Mangel an Wohnungen kann demnach wohl nie verhindert werden. Anders ist die Sache aber, wenn es sich um andauernden Wohnungsmangel, wie in den obigen Fällen, handelt. Das Moment der vorsichtigen Geschäftsgebarung kann hier nicht mehr als genügend erachtet werden; hier müssen vielmehr noch andere Hinderungsgründe vorliegen (S. 17).

Die Ursachen findet der Bericht in dem Mangel an genügendem Baukapital, in der bei den Unternehmern bestehenden Abneigung gegen die Errichtung von Kleinwohnungen und in dem Mangel an preiswertem Baugelände.

Die Wohnungsaufnahme für 1912 gibt eine bemerkenswerte Zusammenstellung der Mietpreise, die einen Überblick über die Gestaltung der Wohnungsmieten in einem größeren, Stadt und Land umfassenden Gebiet gestatten. Die Abstände in den Wohnungsmieten sind außerordentlich hohe. Für die einräumige Wohnung in den neuen Ortsteilen staffeln sie sich von 45 Mk. (Seligenstadt) bis 116,80 Mk. (Mainz) und 150 Mk. (Bingen), für die dreiräumige Wohnung von 130 Mk. bis 316,80 und 400 Mk. Jahresmiete. Da hier nur die „neuen Ortsteile" in Betracht gezogen sind, fällt eine Reihe von Ursachen weg, die sonst zur Erklärung der Mietsabstände heranzuziehen sind, wie hohes Alter der Gebäude, ungeeignete Form usw.; siehe oben, Bericht des Württ. Wohnungsinspektors. Wenn wir auch die Verschiedenheit der Wohnungsanlage und Ausstattung in den einzelnen Städten und Ortschaften in Betracht ziehen, so bleiben doch innerhalb der verschiedenen Gruppen des Staatsgebietes — Landgemeinde, Kleinstadt und Großstadt — große Abstände, die nicht durch die bautechnischen Unterschiede zu erklären sind.

Die Mieten zeigen, mit Ausnahme einiger Gemeinden, allgemein die Tendenz zur Aufwärtsbewegung; die Steigerung 1910/12 betrug in einer großen Anzahl von Gemeinden $25-33\frac{1}{3}\%$ und erreicht in einzelnen Fällen einen noch höheren Satz. Beachtenswert ist, daß nicht etwa nur in städtischen Gemeinden die Grundrente steigt, sondern daß sie auch in den ländlichen Gemeinden von der Erhöhung ergriffen wird und hier hinsichtlich des Grades der Steigerung oftmals keineswegs hinter den Städten zurückbleibt (S. 24). Vergleicht man endlich die Wohnungsmieten mit der Einkommensstatistik, so zeigt sich ein unerfreuliches Ergebnis:

Selbst wenn man die Ausgabe von $\frac{1}{6}$ des Einkommens als angemessen erachtet, so kann man aus der Zusammenstellung leicht ersehen, daß der Teil der Arbeiterschaft, der den Mindestwohnraum von Wohnzimmer, Schlafstube und Küche bezahlen kann, ohne Aufwendungen machen zu müssen, die seine finanziellen Kräfte übersteigen, ziemlich beschränkt ist (S. 23).

Die Bodenpreise bewegen sich in der Mehrzahl der Gemeinden in steigender Richtung. In den größeren Städten hat die Gemeindeverwaltung umfangreiches Gelände erworben, namentlich in Offenbach und Gießen, wo sich 39 bzw. 50% des Stadtgebietes im Besitze der Gemeinde befinden. Die Förderung der Ansiedelung auf dem Lande wird durch die Wohnungsinspektion eindringlich empfohlen.

Der Jahresbericht der Kreiswohnungsinspektorin für den Landkreis Worms verzeichnet für 1912 die Gründung des Kreisbauvereins, des ersten in Hessen.[1]) Die Aufgabe des Bauvereins, dem 39 Landgemeinden angehören, ist die Beschaffung von Wohnungen für Minderbemittelte, und zwar soll zunächst die Erbauung von Erwerbshäusern unternommen werden. Die Ausarbeitung der Entwürfe erfolgt durch die Bauberatungsstelle; die Kosten des Einfamilienhauses einschließlich Grund und Boden, Stall und Garten stellen sich auf 5000 Mk. Im ersten Jahre waren 80 Anträge für die Errichtung von Erwerbshäusern eingereicht. Die Kreiswohnungsinspektorin faßt im übrigen ihre Aufgabe im wesentlichen dahin auf, daß die Wohnungsfürsorge auf das engste mit der übrigen sozialen Tätigkeit zusammengehen soll.

Die Wohnungsuntersuchung der Ortskrankenkasse der Kaufleute in Berlin veröffentlicht ihren Bericht für 1913 in der jedem Wohnungspolitiker vertrauten Anordnung.[2]) Das Tabellenmaterial ist in der bekannten sorgfältigen Weise durchgearbeitet und im einzelnen durch Zusatztabellen erweitert. Eine Besserung in den Groß-Berliner Wohnverhältnissen verzeichnet die Untersuchung als Folge der Beseitigung alter Gebäude und der verstärkten Abwanderung in die Vororte, in dem Rückgang der Kellerwohnungen, in der Gestaltung der allerdings noch unzureichenden Abortverhältnisse. Andererseits sind Verschlechterungen eingetreten u. a. in der Zunahme der einräumigen Wohnung, in der Zahl der feuchten Wohnungen und in der Zahl der in Schlafstellen wohnenden Personen. Die Zahl der Fälle, in denen den Kranken kein eigenes Bett zur Verfügung stand, ist (mit 8,08% gegen 8,57% im Vorjahre) die gleiche geblieben, trotz der Hinweise der Kasse und der Beihilfe der Berliner Fürsorgestellen. In der Belegung der Räume ist die früher beobachtete Besserung nicht vorgeschritten. „Wir haben schon früher unserer Besorgnis darüber Ausdruck gegeben, daß in vielen Neubauten die Ausmaße der einzelnen Räume zurückgehen, und zwar trifft dies auch für viele sogenannte bessere Wohnungen zu." (S. 22.)

Das Charlottenburger Wohnungsamt, dessen Einrichtungen vielfach als Vorbild genutzt worden sind, hat, nachdem eine erste Veröffentlichung aus dem Jahre 1911 vergriffen war, eine ausführliche Schilderung der Organisation des von Stadtrat Seydel geleiteten Amtes herausgegeben.[3])

[1]) Jahresbericht des Großherzoglich Hessischen Landeswohnungsinspektors 1910/1912; Darmstadt 1913.

[1]) Dr. Marie Kröhne, Jahresbericht der Kreiswohnungsinspektorin; für die Landgemeinden des Kreises Worms für 1912; Worms, 53 S. 8°.

[2]) Unsere Wohnungs-Enquete im Jahre 1912. Im Auftrage des Vorstandes der Ortskrankenkasse für den Gewerbebetrieb der Kaufleute, Handelsleute und Apotheker bearbeitet von Albert Kohn, Berlin 1913 54 S. 4°.

[3]) Das Charlottenburger Wohnungsamt, seine Entstehung und seine Organisation. 1913.

Die Schrift enthält eine Darstellung der wohnungspolitischen Aufgaben des Amtes, sowie einen Abdruck der für die Amtstätigkeit maßgebenden Verordnungen, Anweisungen und Vorschriften.

IV.

Die gemeinnützige Bautätigkeit wird in einer von Dr. Max Rusch bearbeiteten Veröffentlichung erstmalig für ein geschlossenes Staatsgebiet, das Königreich Sachsen, behandelt.[1]) Auf einem breiten Untergrund statistischer Ermittelungen gibt Verfasser zunächst ein allgemeines Bild der sächsischen Wohnverhältnisse. Beachtenswert sind namentlich die Ziffern für die Neubautätigkeit, die mit dem Bedarf an Kleinwohnungen in Vergleich gestellt werden. In Dresden und Leipzig wurde 1908/1910 nicht einmal die Hälfte des Kleinwohnungsbedarfs durch den Zugang an Neubauten gedeckt, während andererseits in Chemnitz 1909 bis 1912 die Neubautätigkeit erheblich über den Bedarf hinausging (S. 14). Es zeigt sich auch hier, daß für die Wohnungsherstellung heute rein örtliche Verhältnisse maßgebend sind, die selbst auf kleinem Abstand und in dem gleichen Staats- und Wirtschaftsgebiet angehörenden Städten gänzlich verschieden wirken. Verfasser untersucht weiterhin in überaus gründlicher Weise die Leistungen der gemeinnützigen Bautätigkeit; als Material dient eine die Veranstaltungen der Wohnungsfürsorge betreffende Erhebung, die im Jahre 1912 vorgenommen wurde, sich auf 162 Gemeinden (Stadtgemeinden mit über 3000 und Landgemeinden mit über 5000 Einwohnern) erstreckt und zwei Drittel der Bewohner des Königreichs Sachsen umfaßt. Das Baugenossenschaftswesen hat in Sachsen einen großen Umfang erreicht; auch die Leistungen der Wohnungsstiftungen und der Arbeitgeber sind bedeutend. Die für eine Wohnung aufgewendeten Kosten schwanken zwischen 4500 und 6500 Mk. und stellen sich am niedrigsten bei den Bauvereinigungen, bei der Post und dem Preußischen Eisenbahnfiskus mit 4519 bis 4862 Mk. Besonders hervorzuheben sind die Erörterungen des Verfassers über das Verhältnis der gemeinnützigen zu der privaten Bautätigkeit; die Darlegungen, in denen Verfasser die vielumstrittene Frage behandelt, dürfen des allgemeinen Interesses sicher sein.

Das hochentwickelte Bauvereinigungswesen der Provinz Westfalen wird von Dr. Gustav Mertens in einer zusammenfassenden Bearbeitung geschildert, den jeder Einzelheit der für die Bautätigkeit bedeutsamen Bewegung gerecht wird.[2]) Unter den Bauvereinigungen Westfalens haben volle 94% die Form der Genossenschaft angenommen; nur wenige bedienen sich anderer Formen. Der für die Förderung der Bautätigkeit erwünschte Zusammenschluß zu Kreisbauvereinen ist in einer Anzahl von Kreisen und mit günstigem Ergebnis erfolgt (S. 25). Hinsichtlich der Hausformen zeigt sich in der Entwicklung von 1903 bis 1912 eine starke Zunahme des Einfamilienhauses (von 20,45 auf 35,71%) und ein entsprechender Rückgang der größeren Hausformen mit vier und mehr Wohnungen (von 43,25 auf 26,70% der Gesamtzahl). Die umfangreichen Angaben, die Verfasser über die Geschichte, die Geschäftsführung und die Ergebnisse der Baugenossenschaften bringt, dürften allgemein willkommen sein, um so mehr, als es sich um eine Provinz handelt, die in ihrem bodenpolitischen Vorgehen vielfach anregend und vorbildlich gewirkt hat. In einem Schlußabschnitt gibt Verfasser eine Zusammenstellung eigener Vorschläge über die Förderung der gemeinnützigen Bautätigkeit.

[1]) Dr. Max Rusch, Die gemeinnützige Bautätigkeit im Königreich Sachsen, herausgegeben von der Zentralstelle für Wohnungsfürsorge im Königreiche Sachsen in Verbindung mit dem Königl. Sächsischen Statist. Landesamt, Dresden 1914; 128 u. 27 S. 8o.

[2]) Dr. Gustav Mertens, Die gemeinnützigen Bauvereinigungen Westfalens. Gera (Reuß), Fischer 1913; 120 S. 8°.

Die letzte Tagung des Allg. Verbandes der Erwerbs- und Wirtschafts-Genossenschaften verhandelte über eine Reihe von Gegenständen, die das Baugenossenschaftswesen betreffen.[1]) Bei dem ersten Punkt der Tagesordnung, der sich auf die Mietenberechnung bezog, kam die Frage der Reparaturkosten zur Erörterung. Die Unterhaltungspflicht der Wohnungen macht einen bedeutenden Posten in der Haushaltsrechnung der Genossenschaften aus; verschiedentlich hat man versucht, den Mietern die Unterhaltung ganz oder teilweise zu übertragen, wie dies z. B. in Holland vielfach geschieht (Eberstadt, Städtebau und Wohnungswesen in Holland S. 100). An zweiter Stelle wurde der Stand des Baugenossenschaftswesens im Osten Deutschlands — Ost- und Westpreußen, Posen, Schlesien, Teile von Pommern — erörtert. Gesamtziffern über die Zahl der im Osten durch Baugenossenschaften hergestellten Wohnungen liegen nicht vor. Überwiegend sind im Osten Vereinigungen tätig, deren Mitglieder dem Beamtenstand angehören und bedeutende Leistungen aufzuweisen haben. Im allgemeinen jedoch bleibt die Baugenossenschaftsbewegung im Osten hinter dem Stande der übrigen Landesteile zurück. — Unter den Veröffentlichungen aus der gemeinnützigen Bautätigkeit ist die Denkschrift der Gartensiedelung „Gronauerwald" zu erwähnen.[2]) Die im Jahre 1897 durch Richard und Anna Zanders ins Leben gerufene Gründung, die den Bau von Einfamilienhäusern fördern soll, wurde im Jahre 1913 in eine „Gemeinnützige Gartensiedelung Gronauer Wald" umgewandelt, der sich für die Besorgung des Häuserbaues und der Kapitalbeschaffung eine „Ansiedlergenossenschaft" angliedert. Die Schrift enthält in trefflicher Ausführung Abbildungen der errichteten Bauten nach Entwürfen von Ludwig Bopp, P. Will, Th. Merrill, Jakob Göttel, sowie die ansprechende Wiedergabe eines Wohnweges, der die Form der Geländeerschließung in hübscher Weise veranschaulicht. — Die Gartenvorstadt Leipzig-Marienbrunn berichtet in einer reich ausgestatteten Veröffentlichung über die Gründung, die Ziele und die Bautätigkeit der im November 1911 errichteten Gesellschaft.[3]) Die Denkschrift erörtert in ihrem textlichen Teil die Bedeutung einer sozialen und wirtschaftlich zuträglichen Besiedelungsweise und gibt genauen Aufschluß über die Mittel und Wege der Begründung der gemeinnützigen Bodengesellschaften. Der Darlegung über die Finanzierung ist eine Reihe von Amortisationsplänen beigefügt. Von großer Reichhaltigkeit sind die beigegebenen Abbildungen, die den Bebauungsplan der ganzen Siedelung, die Geländeaufteilung und die verschiedenen ausgeführten Haustypen zur Darstellung bringen. Nach Inhalt und Ausstattung hat die Denkschrift nicht nur eine örtliche Bedeutung, sondern ist allgemein den Städtebauern und Wohnungspolitikern zu empfehlen.

Die kleine Schrift: Mitteilungen über die Tätigkeit der Baugenossenschaft Dresden-Land für 1908/10 ist mit guten Abbildungen der Ansichten, Grundrisse und Innenräume der ausgeführten Bauten ausgestattet. — Der Geschäftsbericht der Baugenossenschaft „Freie Scholle" Berlin-Tegel für 1912 enthält die beachtenswerte Ausführung: „Das größte Hemmnis in der Bearbeitung des zur Verhandlung stehenden Geländes in Hermsdorf war das Beharren der dortigen Gemeindeverwaltung auf ihren Forderungen betreffs Straßenanlage und Fließüberbrückung. Beide sind für uns so hart, daß an denselben das ganze Projekt zu scheitern droht, soweit Hermsdorf in Frage kommt. Selbst den Bemühungen des Landratsamtes unseres Kreises ist es bis jetzt nicht gelungen, die Hermsdorfer Herren von ihrem Standpunkt abzubringen.' Der Vorgang wird von der Hermsdorfer Boden-Aktiengesellschaft bestätigt, die in ihrem Jahresbericht für 1913 mitteilt, daß ihre Verkaufsverhandlungen mit der Baugenossenschaft Freie Scholle „infolge der ablehnenden Haltung der Gemeinde" vorläufig als gescheitert anzusehen seien.

(Schluß folgt.)

[1]) Mitteilungen über den 54. Allgemeinen Genossenschaftstag des Allgemeinen Verbandes zu Posen vom 20. bis 22. August 1913, Berlin (Guttentag) 1913; 436 S. 8o.

[2]) Gartensiedelung Gronauerwald, Gemeinnützige Gartensiedelungsgesellschaft Gronauer Wald m. b. H., Bergisch-Gladbach.

[3]) Die Gartenvorstadt Leipzig-Marienbrunn, Leipzig (Degener) 1913; VIII und 92 S. 4o.

LITERATUR-BERICHT No. 5

FEBRUAR 1915
Sonderbeilage zur Monatsschrift „DER STÄDTEBAU"
Herausgegeben von THEODOR GOECKE, Berlin · Verlag von ERNST WASMUTH A.-G., Berlin

NEUERE LITERATUR ÜBER STÄDTEBAU UND WOHNUNGSWESEN.

Besprochen von Professor RUDOLF EBERSTADT. (Schluß.)

Über die Kleinwohnungsbauten, die der Verband Sächsischer Industrieller auf dem Gelände der Dresdener Ausstellung 1911 ausführen ließ, berichtet eine bemerkenswerte kleine Schrift.[1]) Die Schrift bringt in ihrem einleitenden Teil eine Reihe praktischer Beispiele zu der Frage der Baukosten der verschiedenen Hausformen. Die Berechnungen zeigen die wirtschaftlichen und bautechnischen Vorzüge des Flachbaus; sie bestätigen, daß „zur Erfüllung derselben Programmforderungen bzw. Erzielung derselben nutzbaren Wohnflächen in dem mehrgeschossigen Miethause mehr kubische Massen bei höherem Einheitspreise aufgewendet werden müssen, als in dem niedrigeren Reihenhause" (S. 17). Die Mietpreiseinheit für 1 qm nutzbarer Wohnfläche sinkt in dem Maße, je mehr sich die Bauform des Hauses vom Massenmiethause entfernt und dem Kleinhausbau nähert. Im Massenmiethause stehen dem geringeren Aufwandsanteil der einzelnen Wohnungen für Gründungen und Dachkonstruktionen erheblich höhere Aufwendungen für den Hausbau selbst, seine Nebenanlagen und Insgemeinkosten gegenüber. Im Kleinhausbau ist das Gegenteil der Fall (S. 20). Der Schrift sind zwei Aufteilungspläne eines Baublocks beigegeben, der zur Bebauung mit Massenmiethäusern in der bekannten halboffenen Bauweise (mit Gruppenabständen) bestimmt war. Der von dem Sächsischen Landesverein ausgearbeitete Gegenvorschlag ergibt, unter einer wesentlich günstigeren Aufschließung, bei der Bebauung mit Kleinhäusern die gleiche Anzahl von Wohnungen, wie sie für die Stockwerkshäufung errechnet war (S. 21 ff.).

Aus einem von der Zentralstelle für Volkswohlfahrt veranstalteten Lehrgang für Bauberatung ist eine Sammlung von Abhandlungen hervorgegangen, die Dr. Altenrath in einem reich ausgestatteten Bande herausgibt.[2]) Die einzelnen Abschnitte sind von den sachkundigen Vertretern des Gebietes bearbeitet. Wir finden Th. Goecke mit zwei bemerkenswerten Abhandlungen, Rob. Schmidt-Essen, Paul Wolff-Schöneberg, Professor Klöppel, Professor Mielke, Dr. E. Leyser mit anregenden Darlegungen vertreten. P. Fischer-Posen, Fritz Bleyer haben Aufsätze mit trefflichen Abbildungen eigener Schöpfungen beigesteuert, während der Leiter der Düsseldorfer Bauberatungsstelle, Rud. Hecker, die Abbildungen mit kernigen programmähnlichen Bemerkungen begleitet. Auch die übrigen Mitarbeiter sind Träger bekannter und im Bereich der Bauberatung bewährter Namen.

Eine Veröffentlichung, die dem Veranstalter selber ein stolzes Denkmal setzt, liegt in zwei Bänden des Hauses Friedrich Krupp vor. Die Firma konnte im Jahre 1912 die Feier ihres 100jährigen Bestandes und zugleich des 100. Geburtstages von Alfred Krupp (geb. 1812) begehen; diesem Gedenktage widmet die Firma eine Darstellung des Werdegangs der Kruppschen Unternehmung.[1]) Es mag nicht viele Bücher geben, die in unserer ernsten Zeit so sehr verdienen, von einem Deutschen gelesen zu werden, wie diese Geschichte des Hauses Krupp; bietet uns doch das Buch ein treues Bild der Gebiete, die unseren Gedanken heute am nächsten stehen: Deutsche Wehrkraft und Deutsche Volkswirtschaft. Der Verfasser hat es meisterhaft verstanden, die Entwicklung des Hauses Krupp überall einzugliedern in den Gang der allgemeinen Geschichte und die Wechselbeziehungen mit den allgemeinen staatlichen, politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen klarzulegen. Dabei kommt die Einzelschilderung stets zu ihrem Recht; wir lernen jeden kennen, der an der Not wie an dem Erfolg des Hauses beteiligt war, und mit ungewöhnlichem Freimut werden uns die Charaktere dargestellt, deren Schwächen mindestens ebenso stark betont werden wie ihre großen Eigenschaften. Lehrreich wie wenige ist dieses Buch, in dem die Enttäuschung ebenso oft hervortritt wie der Erfolg, und das in dem Kampf mit Widrigkeiten, wie in dem Aufsteigen aus den kleinsten bescheidenen Verhältnissen ein Spiegelbild des Wachstums unserer deutschen Wirtschaft zeigt.

Aus unserem Fachgebiet wird die Tätigkeit der Kruppschen Wohnungsfürsorge behandelt, durch die bis zum Jahre 1912 in Essen 6600 Wohnungen, in den Außenwerken (Emscher Lippe, Margaretenhof, Dahlhausen u. a. m.) 3100 Wohnungen, insgesamt 9700 Wohnungen für eine Be-

[1]) Die Kleinwohnungsbauten des Verbandes Sächsischer Industrieller auf dem Gelände der Internationalen Hygiene-Ausstellung Dresden 1911. Auszugsweise Abhandlung aus der zusammenfassenden Veröffentlichung von Plänen für Kleinwohnungen in Stadt und Land, bearbeitet von L. F. Karl Schmidt, Dresden, Sächsischer Heimatschutz.

[2]) Neuzeitliche Baupflege. Ein Handbuch für die Bauberatung und die öffentliche Förderung der Bauweise herausgegeben von Dr. J. Altenrath, Berlin (Heymann) 1914; XVI und 451 S. mit 339 Abbildungen. 8⁰.

[1]) Krupp 1812—1912. Zum 100jährigen Bestehen der Firma Krupp und der Gußstahlfabrik zu Essen (Ruhr), herausgegeben auf den hundertsten Geburtstag Alfred Krupps, Essen 1912.

völkerung von rund 42000 Bewohnern errichtet wurden. Die Anlage der Margaretenhöhe ist in diesen Zahlen nicht eingeschlossen. Eine zweite Veröffentlichung bringt die Bauten von Alfredshof, Dahlhauser Haide, Emscher-Lippe und Altenhof in vortrefflichen Abbildungen.[1]) Was der Städtebau diesen Anlagen verdankt, bedarf nicht der Hervorhebung. Auf die Kruppschen Bauten darf man das Wort anwenden, daß „in der Behandlung der Stadterweiterung und in der Ausarbeitung der Hausformen nach der bautechnischen, wirtschaftlichen und künstlerischen Seite fast ein neues Wohnungswesen verwirklicht worden ist".

Die Gartenstadtbewegung wird von F. Biel aus neuen Gesichtspunkten behandelt.[2]) Die Schrift des Verfassers ist nicht mehr eine Streit- und Agitationsschrift; sie gibt vielmehr eine Darstellung der praktisch erreichten und noch erreichbaren Ziele. Das Material zu seiner Schilderung hat Verfasser durch eine Umfrage beschafft, die an 140 weiträumige Siedelungen gerichtet und von 112 Stellen beantwortet wurde. Biel trennt die weiträumigen Siedelungen allgemein in gemeinnützige, die unter Gewinnverzicht arbeiten, und in „kapitalistische", die auf Erzielung von Geschäftsgewinn gerichtet sind, und die man wohl eher als „erwerbswirtschaftliche" bezeichnen könnte. Im einzelnen unterscheidet Verfasser zutreffenderweise die Kleinhaussiedelung, die für die minderbemittelten und mittleren Schichten Wohngelegenheit schaffen will, und die für leistungskräftigere Mieter bestimmte Landhaussiedelung. Hinsichtlich der Bodenausnutzung zeigt Verfasser, daß nur eine geringe Anzahl deutscher Großstädte, nämlich Berlin, Hamburg, Breslau eine größere Einwohnerzahl auf 1 ha hat, als die Kleinhaussiedelungen in Gartenstädten oder Gartenvorstädten. Die Raumersparnis durch Stockwerkshäufung ist, worauf bereits Th. Goecke hingewiesen hat, nur eine scheinbare, indem sie durch Mehrverbrauch an Straßenflächen, Höfen usw. wieder aufgehoben wird. Von großer Bedeutung ist das System der Bodenaufschließung. In der Niedrighaltung der Straßenbaukosten liegt ein Hauptgrund für die Überlegenheit des Kleinhausbaues gegenüber der Stockwerkshäufung. Als normale Aufschließungskosten für die Gartenstadt und Gartenvorstadt bezeichnet Verfasser 1—3 Mk. für das Quadratmeter (S. 41 und 45). Nachdem die Behauptung, daß das Massenmiethaus die einzige Form für die Kleinwohnung sei, widerlegt ist, bedarf der Kleinhausbau der Schaffung geeigneter Realkreditanstalten für das Stadterweiterungsgebiet; eine Forderung, in der sich Biel mit den im Interesse der Bodenspekulation von Meinardus gestellten Ansprüchen begegnet (Januar-Nr., S. 2). Biel berechnet, daß in den von ihm erörterten 96 weiträumigen Siedelungen in Deutschland insgesamt bereits 101000 Einwohner untergebracht sind.

Die Anlage von Kanalisation hält Biel in städtischen Kleinhaussiedelungen für erforderlich, in den ländlichen dagegen nicht, wobei auch auf die Ersparnis in den Kanalquerschnitten und Abflußröhren bei der Kleinhausbebauung hingewiesen wird (S. 49f.). Wenn Verfasser die Mieten in den Gartenstädten mit denen der Stockwerkshäufung vergleicht, so ist als ein wesentliches Moment noch die durch Zuteilung eines Gärtchens ermöglichte Eigenproduktion in Betracht zu ziehen; vgl. Handbuch des Wohnungswesens II. Auflage S. 57 und 374. Unter den ausländischen Siedelungen wären noch die Anlagen in Holland, namentlich Musschenberg-Arnheim und das Gartendorf het Lansink zu nennen; s. Eberstadt, Städtebau und Wohnungswesen in Holland S. 220 und 282.

[1]) Wohlfahrtseinrichtungen der Friedrich Krupp A.G., Essen, Bd. III, Ausg. 1911.

[2]) F. Biel, Wirtschaftliche und technische Gesichtspunkte zur Gartenstadtbewegung; mit einem Anhang von Lageplänen, Grundrissen und Ansichten, Leipzig (Degener) ohne Jahr (1913); 128 S. 8⁰.

V.

Die ernsten Schwierigkeiten auf dem Gebiet des Realkredits, deren Bedeutung für Bautätigkeit, Wohnungswesen und Hausbesitz sich in eindringlicher Weise zeigt, geben den Anlaß zu Erörterungen und Reformvorschlägen. Einen wertvollen Beitrag zu der Frage der Kapitalzuführung für Wohnhausbau und Hausbesitz bietet die Schrift von Dr. Walter Eickemeyer.[1]) Verfasser gibt zunächst eine Untersuchung der neuzeitlichen Voraussetzungen des großstädtischen Hausbaues und des Kreditbedarfs; das Einzelmaterial der Darstellung ist hauptsächlich der Stadt München entnommen, deren bauliche Entwicklung seit den siebziger Jahren geschildert wird. Zu den allgemeinen Verhältnissen des großstädtischen Bauwesens übergehend, zeigt Verfasser, wie die Auftreibung der Bodenpreise — die an ein bestimmtes Bausystem gebunden ist — sich als eine Hemmung der selbständigen produktiven Unternehmung kennzeichnet. In der Finanzierung der Bauten, in der Beleihung, in der Verschuldungshöhe ergeben sich schwere Mißstände; im einzelnen führt Verfasser S. 44 Beispiele an, in denen der Unterschied zwischen Beleihungshöhe und Versteigerungserlös hervortritt. Bei aller Wertschätzung der gemeinnützigen Bautätigkeit kommt Verfasser zu dem Ergebnis, daß die privatgewerbliche spekulative Wohnungsherstellung nicht entbehrlich ist, und daß ihrer Förderung die Einrichtungen des Realkredits angepaßt sein müssen, wobei als Leitsätze gelten sollen: nur das volkswirtschaftlich gerechtfertigte Kreditinteresse soll Berücksichtigung finden; einer unerwünschten Steigerung und Festhaltung der Bodenverschuldung ist vorzubeugen; die dem Wohnungsbedarf entsprechende Bautätigkeit ist zu begünstigen (S. 68). Verfasser untersucht weiterhin die einzelnen neueren Maßnahmen, die für die Beschaffung von Hypothekenkapital getroffen worden sind. In einer Reihe von seitherigen Versuchen, wie die Hypothekarversicherung, die Pfandbriefinstitute für II. Hypotheken, kann Verfasser eine umfassende Lösung nicht erblicken. Vielmehr kann die Beseitigung der bestehenden Schwierigkeiten nicht ohne ein Eingreifen der öffentlich-rechtlichen Verbände erreicht werden. Eickemeyer empfiehlt die Errichtung kommunaler Kreditinstitute für II. Hypotheken, wobei indes Voraussetzung für eine ersprießliche Wirksamkeit wäre, daß den Anstalten eine bankmäßige Organisation und Verwaltung gegeben wird. Die gehaltvolle Schrift darf dem Studium der Wohnungspolitiker bestens empfohlen werden.

Der Internationale Hausbesitzerkongreß hat auf seiner in Berlin im Mai 1912 abgehaltenen Tagung die Realkreditfrage erörtert und seine Verhandlungen durch eine Anzahl von Berichten vorbereitet, die die Einrichtungen des Realkredits in einer Reihe von Auslandsstaaten behandeln. Der Sammelband, in dem die Verhandlungen und die Berichte abgedruckt sind, enthält ein überaus wertvolles Material.[2])

[1]) Walter Eickemeyer, Zur Frage der II. Hypothek beim privaten großstädtischen Wohnhausbau und -besitz in Deutschland. Tübinger Staatswissenschaftliche Abhandlungen, herausgegeben von Carl Johannes Fuchs in Verbindung mit Ludwig Stephinger, Neue Folge, Heft 2, Stuttgart (Kohlhammer) 1913, XII und 181 S. 8⁰.

[2]) Bericht über den II. Internationalen Hausbesitzerkongreß Berlin, 5.—8. Mai 1912, herausgegeben vom Arbeitsausschuß des Kongresses; III. Bd. Die Realkreditfrage und ihre beste Lösung für den Hausbesitz; Berlin (Springer) 1912, IV und 268 S. 8⁰.

Besondere Beachtung fanden die Schilderungen der in Dänemark getroffenen Einrichtungen; es bestehen dort Kreditvereine, die die I. Hypothek, und Hypothekenvereine, die die II. Hypothek geben. Die Tilgung der I. Hypothek erfolgt durch Annuitäten innerhalb von 60 Jahren. Der Vorsitzende Dr. Baumert wünscht für Deutschland die Einführung von Hypothekenvereinen oder Pfandbriefinstituten nach dem Beispiel Dänemarks mit zwangsmäßiger Tilgung der Hypothekendarlehen. Gern wird man sich dem Wunsch des Berichterstatters Justnielsen-Kopenhagen anschließen:

„Wir Dänen bewegen uns schon in der Richtung, daß es in Dänemark für gut fundierte Eigentümer nur zwei Anleihen gibt: eine Kreditanleihe für erste Priorität und eine Hypothekenanleihe für zweite Priorität. Ich hoffe, daß man in Deutschland einmal dasselbe sagen kann.“ (S. 119.)

Über die praktische Betätigung der Gemeinden auf dem Gebiete des Realkredits liegen zwei Veröffentlichungen vor, in denen die seitens der Gemeinden ergriffenen Maßnahmen zusammengefaßt und erörtert werden. Der Direktor des Statistischen Amtes der Stadt München, Professor Morgenroth, hat die dankenswerte Arbeit übernommen, durch eine Erhebung bei 300 deutschen Gemeindeverwaltungen die verschiedenen Formen und den Umfang der gemeindlichen Betätigung im Realkredit festzustellen.[1]) Die Schrift bietet demnach Auskunft sowohl über die Immobiliargeschäfte der städtischen Sparkassen wie über die besonderen Anstalten für Hypothekengewährung und über die Bereitstellung von Kapital und die Übernahme von Bürgschaften seitens der Gemeinden. Wir erhalten hierdurch einen vollständigen Überblick der gesamten städtischen Fürsorgemaßnahmen auf dem Gebiete des Realkredits. Die Beschaffung der II. Hypothek wird im besonderen in der Veröffentlichung von Dr. Lindecke behandelt.[2]) Verfasser bespricht die Lage des Realkreditmarktes und die Bedeutung der II. Hypothek und gibt eine genaue Darlegung der zurzeit angewandten Grundsätze für die Errichtung und Verwaltung städtischer oder diesen gleichstehenden Anstalten für zweitstelligen Hypothekarkredit.

Durch die Selbständigkeit der Anschauungen und den Umfang des dargebotenen Materials zeichnet sich eine Schrift aus, in der Dr. Walter Leiske den Geschäftsbetrieb der städtischen Hypothekenanstalten für den bestehenden Hausbesitz behandelt.[3]) Die Darstellung beschränkt sich auf die Großstädte, da Verfasser nur hier — in den ungeheuren Wertverhältnissen der Großstädte — die eigentlichen Probleme des Realkredits zu erblicken vermag; ferner wird weniger die Frage der Baugeldgewährung als vielmehr vorzugsweise das Bedürfnis des regelmäßigen Hausbesitzkredits berücksichtigt.

Verfasser versucht zunächst, zahlenmäßige Angaben hinsichtlich des Umfangs der hypothekarischen Darlehen zu ermitteln. Weiterhin wird die besondere Lage des städtischen Bodenkredits erörtert, der ebenso bei Anspannung des Geldmarktes und hohem Zinsfuß, wie bei flüssigem Geldstande und niedrigem Zinsfuß in Schwierigkeiten gerät. Bei hohem Zinsfuß könnten allerdings die Hypothekenbanken durch Ausgabe höher verzinslicher Pfandbriefe Kapital heranziehen; aber zwei Ursachen bestimmen in solchem Fall die Banken zum Verzicht auf Neubeleihungen, einmal die Opfer dauernd hoher Verzinsung und dann namentlich die Befürchtung des Kursrückgangs und des Rückströmens der älteren, niedriger verzinslichen Emissionen. Der Mangel an Kreditkapital führt zur „Kreditkrise“. Bei leichter Kapitalzufuhr dagegen wird eine Ausdehnung der Beleihungstätigkeit und eine Hochschraubung der hypothekarischen Belastung gefördert, denen als Gegenwirkung die Grundstückskrise folgt. Die periodischen Erschütterungen sind eine Eigentümlichkeit des großstädtischen Bodenkredits (S. 14 ff.). Verfasser schildert die Entwicklung des Grundstücksmarktes in den einzelnen Großstädten und hebt die Umstände hervor, die zu einer förmlichen Verscheuchung des anlagesuchenden Kapitals aus dem Hypothekenmarkte führten.

Den Hauptteil der Schrift bildet die Darstellung der städtischen Anstalten, die in Deutschland auf dem Gebiete des Realkredits begründet worden sind. Es ist wohl das erste Mal, daß die einzelnen Anstalten nicht schlechthin nach ihrem Geschäftsbereich und dem von ihnen selber aufgestellten Programm geschildert, sondern nach ihren Leistungen kritisch besprochen werden. Eine solche Erörterung ist um so fruchtbarer, als die Grundsätze der Geschäftsführung bei den städtischen Anstalten wesentlich verschieden sind und die Ausbildung der empfehlenswertesten Form sich noch in der Entwicklung befindet. Verfasser ist ein Befürworter vorsichtiger gemeindlicher Betätigung im Realkredit, die sowohl für die Beschaffung der I. Hypothek wirken, wie namentlich das Privatkapital der Anlage in II. Hypotheken zurückgewinnen soll. In seinem eigenen Vorschlag wünscht er eine Erweiterung der gemeindlichen Tätigkeit in der Vermittelung von Hypothekenkapital gemäß einem von der Münchener Gemeindeverwaltung aufgestellten, jedoch noch nicht durchgeführten Plan. Ich glaube, die Kenntnisnahme der Leiskeschen Ausführungen jedem Verwaltungspraktiker in Staat und Gemeinde nahelegen zu dürfen; die Darlegungen zeigen Sachkenntnis, Gründlichkeit und eine zuverlässige Objektivität.

Die Lage des Grundstücks- und Hypothekenmarktes bildet den Gegenstand der Aufsätze und Abhandlungen, die Ludwig Eschwege in einem Band vereinigt.[1]) Verfasser verfügt über eine eingehende Kenntnis finanztechnischer Vorgänge aus dem Gebiete unserer großstädtischen Bodenentwicklung und weiß den Leser durch die Mitteilung von Tatsachen zu fesseln. Ein großer Teil der anregend geschriebenen Ausführungen bezieht sich auf die Praxis der Bodenspekulation, deren Wirkung und Bedeutung Verfasser erläutert, wobei namentlich gezeigt wird, daß bei den Terraingesellschaften der Hauptteil der Spekulationsgewinne vor der Gründung der Aktiengesellschaften erzielt wird. Die meisten Bodengesellschaften sind Realisierungsgesellschaften, die das Gelände von den Vorbesitzern zu einem bereits aufgetriebenen Preise übernehmen; aus dem der neu gegründeten Aktiengesellschaft verbleibenden Gewinn läßt sich dann allerdings der ursprünglich an dem Gelände erzielte Nutzen nicht erkennen.

---

[1]) Die Wirksamkeit der deutschen Stadtgemeinden auf dem Gebiete des Realkredits; Statistisches Amt der Stadt München, „Mitteilungen“ Bd. XXIV, Heft 3, München 1913; 71 S. 4⁰.

[2]) Otto Lindecke, Die Beschaffung der II. Hypotheken mit Hilfe der Gemeinden. Städtische Anstalten für II. Hypotheken. Verfaßt im Auftrage des „Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen“, Düsseldorf (Schmitz & Olbertz) 1913, 103 S. 8⁰.

[3]) Dr. Walter Leiske, Die Finanzierung der Hypothekenanstalten deutscher Großstädte für den bestehenden Hausbesitz, Berlin (Siemenroth) 1914, 188 S. 8⁰.

[1]) Ludwig Eschwege, Boden- und Hypothekenprobleme, Kritische Abhandlungen, Jena (Fischer) 1913; IV und 118 S. 8⁰.

Das großstädtische Beleihungswesen wird von K. Berger an dem Beispiel eines sächsischen Großstadtvorortes untersucht.[1]) In zutreffender Weise betont Verfasser, daß die Hypothekenbanken, denen die Beleihung städtischer Grundstücke vorzugsweise obliegt, Darlehen in den städtischen Vororten nicht oder nur in unzureichendem Umfang gewähren. Die Zweckwidrigkeit bestimmter Maßnahmen in der Bodenerschließung und im Straßenbau wird ferner vom Verfasser in den einzelnen Abschnitten der mit Sachkenntnis nnd Gründlichkeit bearbeiteten Schrift hervorgehoben.

Die Einwirkung der Kriegsereignisse auf die Stellung des städtischen Hausbesitzes wird in einer von Georg Haberland verfaßten Flugschrift erörtert.[2]) Verfasser befürwortet die Errichtung von Mietämtern, denen die doppelte Aufgabe zuzuweisen ist: 1. Gewährung reiner Mietunterstützungen; 2. Hergabe von Darlehen an solche Personen, die in vorübergehende Notlage geraten, im übrigen aber nicht als schlechthin zahlungsunfähig anzusehen sind. Die Aufbringung der erforderlichen Mittel soll durch eine beachtenswerte Kombination erfolgen. Der Grundbesitz, gleichviel ob bebaut oder unbebaut, soll 1 v. T. des Wertes als Abgabe entrichten, während die Hypothekengläubiger 1/2 v. T. ihrer Hypothekenforderungen beizusteuern haben. Die dauernd land- oder forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke werden zu der Abgabe nicht herangezogen. Von den Gemeinden ist ferner ein Beitrag von 1 bis 2 v. T. des Grundstückwertes zu gewähren. Der Staat endlich soll eine Beisteuer von 1 v. T. leisten, die den einzelnen Gemeinden in einer Staffelung von 3/4 v. T. bis 1 1/2 v. T., entsprechend der Höhe des von der Gemeinde erhobenen Beitrags, als Zuschuß zu überweisen ist. Die Mietunterstützung soll höchstens 75 % der Miete betragen; der Rest ist seitens des Hausbesitzers nachzulassen. Bei Läden und Gewerberäumen soll sich die Mietunterstützung im wesentlichen auf das Kleingewerbe und kleine Läden beschränken.

Es ist gewiß bedauerlich, daß der städtische Hausbesitz infolge der fehlerhaften Einrichtungen unserer Bodenpolitik in eine — bereits in Friedenszeiten offenbare — bedrängte Lage gekommen ist, und daß er deshalb in der Kriegszeit nicht nur keine Stütze, sondern ein Moment der Schwäche unserer Volkswirtschaft bildet. Die Darlegung Georg Haberlands verlangt zweifellos, als Urkunde zu unserer Zeitgeschichte, allgemeine Beachtung. Die vom Verfasser gemachten Vorschläge sind indes selbst in Hausbesitzerkreisen nicht ohne Widerspruch geblieben.

Hervorzuheben sind die Ausführungen der Münchener Bürger- und Hausbesitzer-Zeitung (offizielles Organ der Grund- und Hausbesitzer-Vereine Münchens) vom 31. Oktober 1914. Der Artikel lehnt den Haberlandschen Vorschlag ab und empfiehlt die in München angenommene Regelung, wonach über Mietnachlaß und Mietzuschuß keine allgemeinen Bestimmungen erlassen wurden, sondern jeder Fall einzeln durch den zuständigen Stadtbezirksausschuß behandelt wird. In einem Anhang stellt der Artikel die Maßnahmen zusammen, die in deutschen Städten bezüglich der Mietezahlung im Kriege getroffen worden sind.

Vgl. hierzu ferner die Zeitschrift „Der deutsche Ökonomist“, 32. Jahrgang vom 24. Oktober und 14. November 1914, die zu dem Haberlandschen Vorschlag Stellung nimmt und in zwei Artikeln die Überschuldung der städtischen Mietshäuser und des Realkredits behandelt. Die übermäßig hohe Beleihung der städtischen Mietshäuser ist zu einer Kalamität geworden; die Überspannung und die Hochtreibung der Grundstückswerte erfolgte mit Hilfe von Borg und Kredit. Die Unsolidität im Grundbesitz ist dadurch entstanden, daß der städtische Grundbesitz zu viel Kredit erhalten hat.

Einen aus Anregungen der Praxis hervorgegangenen Vorschlag zur Besserung der Wohnverhältnisse begründet der Landrat Freiherr Marschall von Bieberstein in einer Schrift über die Sparpflicht für Minderjährige.[1]) Die vom Verfasser vorgeschlagenen Maßnahmen lassen sich in Kürze dahin zusammenfassen: durch Reichsgesetz soll eine Sparpflicht für jugendliche Arbeiter beiderlei Geschlechts festgesetzt werden, um hierdurch unter Zuhilfenahme der gemeindlichen Kreise und der Beteiligung des Privatkapitals die für die Bessergestaltung des Kleinwohnungswesens erforderlichen Mittel zu beschaffen. Im großen und ganzen soll der Kreis der Sparpflichtigen mit den in die Invalidenversicherung Einbezogenen zusammenfallen; insgesamt würden bei einem Sparbeitrag von 10 % des Arbeitslohnes seitens der männlichen jugendlichen Arbeiter — den weiblichen Sparern soll ihr Guthaben auf Antrag bei Verheiratung zurückgezahlt werden — jährlich 65 bis 90 Millionen Mark eingehen.

Die Bearbeitung des Abschnitts „Wohnungswesen“ in der II. Auflage von Weyls Handbuch der Hygiene ist von Landeswohnungsinspektor G. Gretzschel übernommen und gegenüber der I. Auflage erheblich erweitert worden.[2]) Der in diesen Tagen erschienene stattliche Band entspricht dem anerkannten Namen, den sich der Verfasser auf dem Gebiete des Wohnungswesens erworben hat. Gretzschel behandelt den gesamten Bereich der Wohnungspolitik. Es bedarf wohl kaum der Hervorhebung, daß Verfasser, obgleich er die Notwendigkeit einer Wohnungsbesserung betont und den Standpunkt des Wohnungsreformers vertritt, mit größter Sachlichkeit und Unparteilichkeit vorgeht und nirgends ein berechtigtes Interesse verletzt; namentlich sucht Gretzschel der Stellung des Hausbesitzes, die unter dem heutigen Bausystem eine unbefriedigende ist, gerecht zu werden (S. 164). Unter den vom Verfasser behandelten Einzelfragen nimmt die der Hausform einen breiten Raum ein. Gretzschel gibt Beispiele von verschiedenen Bautypen, bei denen die Baukosten, erzielte Wohnflächen und Wohnungsmieten einander gegenübergestellt werden. Das Ergebnis ist, daß sich in jeder Weise das Kleinhaus dem Großhause wirtschaftlich überlegen zeigt (S. 143f., 154f.). Der übertriebene Bodenpreis ist die Ursache schlechter Bauformen, nicht minder aber die Ursache der ungünstigen Lage des Hausbesitzes. In der Statistik der Mietpreise zeigt Gretzschel weiter, daß die Mietkaserne keineswegs eine Verbilligung der Wohnungsmieten bringt (S. 45). Die vom Verfasser mitgeteilten Abbildungen von Klein- und Reihenhäusern, den Entwürfen hessischer Architekten entstammend, bieten wohlgelungene Lösungen.

Über die Wohnungsherstellung, die Kapitalzufuhr und die Bautätigkeit bringt Verfasser reichhaltige Angaben. Besonders ausführlich werden die Gebiete der Wohnungspflege und der Wohnungsbenutzung behandelt, wobei Verfasser in der Lage ist, aus seinen beruflichen Erfahrungen beachtenswerte Hinweise zu geben. Ein umfangreiches und lesens-

---

[1]) K. Berger, Die Lage des Haus- und Grundbesitzes in einem sächsischen Großstadtvororte nach Grundbuch und Grundsteuerkataster. München und Leipzig 1913 (Duncker & Humblot); 93 und V S. 8⁰.

[2]) Georg Haberland, Das Mietverhältnis im Kriege, Vorschläge zur wirtschaftlichen Erhaltung des Hausbesitzes. Veröffentlicht mit Einverständnis und Billigung des Schutzverbandes für deutschen Grundbesitz, Berlin (Unger) 1914; 24 S. 8⁰.

[1]) Freiherr Marschall von Bieberstein, Die Sparpflicht für Minderjährige und die Wohnungsfrage, Jena (Fischer) 1914; VI und 130 S. 8⁰.

[2]) Weyls Handbuch der Hygiene, II. Auflage, herausgegeben von Professor Dr. C. Fraenken, IV. Band, 5. Abteilung: Das Wohnungswesen von G. Gretzschel, Leipzig (Barth) 1914; 474 und X S. 8⁰.

wertes Kapitel ist der Bodenpolitik gewidmet. Die bodenpolitischen Maßnahmen der Gemeinden werden in jeder Einzelheit, von dem Erwerb und der Veräußerung des gemeindlichen Grundbesitzes bis zu der Wohnungsaufsicht und Wohnungsfürsorge behandelt. In seinen sachlichen Angaben bis auf die jüngste Zeit fortgeführt und alle Einzelheiten des weiten Gebietes behandelnd, wird sich das Buch Gretzschels als ein zuverlässiger Führer für den Wohnungspolitiker erweisen.

Eine gehaltvolle Erörterung bringt Baurat J. Redlich über die Frage, in welcher Weise durch Bauordnung und Geländeaufteilung die öffentliche Gesundheit gefördert werden kann.[1]) Hauptforderungen, die an die Wohnungsanlage gestellt werden müssen, sind nach den vom Verfasser aufgestellten Leitsätzen: Vorschriften über die Mindestgröße (nicht nur Mindesthöhe) der Wohnräume; ausreichende Belichtung; Hofgröße steigend mit jedem Geschoß der Bauhöhe; Querlüftung für jede Wohnung. Die Durchführung dieser Forderungen wird man in der Tat als unerläßlich bezeichnen dürfen. Den bemerkenswertesten Teil der Schrift bilden wohl die Ausführungen über die Hofbebauung, ein Gebiet, auf dem dem Verfasser seine reiche Erfahrung in der Baupraxis trefflich zustatten kommt. Mit den Vorschriften mancher neueren Bauordnungen kann sich Redlich nicht schlechthin einverstanden erklären; er gibt beachtenswerte Winke, wie die Regelung der Hofbebauung sowohl im gesundheitlichen wie im wirtschaftlichen Interesse im Einzelfall zu gestalten ist. Die neueren Bestrebungen zugunsten der Einführung kubischer Bauordnungen werden vom Verfasser eingehend erörtert und kritisch untersucht. Bei der Besprechung des Vielwohnungshauses weist Verfasser zutreffenderweise auf einen Zwiespalt hin, der in der Bauform begründet ist und die Unwirtschaftlichkeit der Stockwerkshäufung zeigt. Die Anlage der Treppen ist kostspielig und bedingt außer dem einmaligen, auch einen großen dauernden Aufwand für Reinigung, Beleuchtung, Unterhaltung. Will man aber an Treppen sparen, so wird wiederum ein immer größerer Aufwand an Flurräumen erforderlich, die in ihren Gesamtflächen den Bedarf für ein ferneres Treppenhaus oft weit übersteigen (S. 17).

In anschaulichen Beispielen zeigt Redlich, wie bis in die jüngste Gegenwart die Regelung der hygienischen Gesichtspunkte in unseren Bauordnungen eine ungenügende gewesen ist. Für diesen Vorgang wird man allgemein eine zwiefache Ursache verantwortlich machen; zunächst wurde die selbständige Bedeutung der Kleinwohnung, auf die es hier namentlich ankommt, in Deutschland erst spät erkannt; ferner stieß bei dem Vordringen des Vielwohnungshauses die Durchführung hygienischer Forderungen, die einer Beschränkung der Ausnutzung des hochgetriebenen Baulandes gleichkam, auf starke Widerstände. Auch heute noch möchte ich glauben, daß der Kampf gegen die Nachteile schlechter Bauformen nicht zu hygienisch und wirtschaftlich befriedigenden Ergebnissen führen wird und daß wir unsere Bestrebungen vielmehr darauf richten müssen, im Wohnungswesen die Ausführung solcher Bauformen zu ermöglichen, in denen sich die oben erwähnten Programmforderungen von selber und ohne wesentliche Belastung erfüllen. In der Behandlung der Einzelfragen zeigt sich Redlich auch in seiner vorliegenden Schrift als der gründliche Kenner seines Gebietes, der jede Maßnahme auf ihre Bedeutung und ihren praktischen Erfolg zu prüfen weiß.

Mit Bezug auf die von Redlich abgelehnte Erhöhung der Ausnutzung innenstädtischer Grundstücke vgl. die hiermit übereinstimmende Wandlung der Anschauungen in den Vereinigten Staaten (s. unten). Der vom Verfasser auf S. 30 befürworteten Förderung gemeinschaftlicher Innenflächen — Verstärkung der baulichen Ausnutzung bei Anlegung von Binnenplätzen — möchte ich indes Bedenken entgegenstellen.

Unter den gesetzgeberischen Maßnahmen, die unser Gebiet betreffen, ragt der preußische Wohnungsgesetzentwurf hervor, der am 25. Januar 1913 dem Abgeordnetenhaus vorgelegt wurde. Text und Begründung sind als Sonderdruck veröffentlicht worden.[1]) In seinem städtebaulichen Teil will das Gesetz die Möglichkeit schaffen, für die Bodenaufteilung, die Straßenanlegung und die Ausführung der Wohngebäude zweckentsprechende Maßnahmen durchzuführen. Unter den Neuerungen, die der Entwurf von 1913 gegenüber seinem Vorgänger von 1904 bringt, sind auf städtebaulichem Gebiet hervorzuheben: die Einfügung einer neuen Bestimmung im § 12 Baufluchtliniengesetz, derzufolge unter bestimmten Voraussetzungen von dem Bauverbot Dispens zu erteilen ist; ferner die wichtigen Anordnungen, daß für Herstellung und Unterhaltung der Straßen abgestufte Vorschriften je nach der Bestimmung der Straße (Verkehrsstraße, Wohnstraße) zu erlassen sind, und daß die Bauordnungen für die Ausführung der Wohngebäude unterschiedliche Vorschriften geben sollen, je nachdem sich diese auf Gebäude größeren oder geringeren Umfangs beziehen. Die beiden letztgenannten Vorschriften bieten eine Handhabe zur Beseitigung schwer empfundener Mißstände in unserem Städtebau. — Durch den Reichskanzler wurde am 22. November 1913 eine aus Beamten, Reichstagsabgeordneten und Sachverständigen zusammengesetzte Kommission einberufen, die die Verhältnisse auf dem Gebiete des Realkredits untersuchen soll. Der Kommission wurde ein im Reichsamt des Innern ausgearbeiteter Fragebogen vorgelegt, der die zu erörternden Gegenstände aufzählt und in den Fachzeitschriften zum Abdruck gelangt ist.

Über den Senatsbeschluß in Bremen vom 7. Juli 1913 bezüglich der Anlegung von leicht befestigten Wohnstraßen und Gartenwegen und gleichartige Vorschriften in holländischen Städten vgl. Eberstadt, Städtebau und Wohnungswesen in Holland 1914 S. 212 und 265.

Eine zusammenfassende Betrachtung der Vorgänge und der Veränderungen, die infolge des Kriegs auf dem Gebiete des Wohnungswesens hervorgetreten sind, wird in dem seitens des Kaiserlichen Statistischen Amtes herausgegebenen Reichsarbeitsblatt veröffentlicht.[2]) Der Artikel gibt zunächst einen Überblick der Maßnahmen, die hinsichtlich des Mietsverhältnisses und der Mietezahlung im Deutschen Reich getroffen worden sind. Weiterhin werden die seitens der Gemeinden geschaffenen besonderen Organisationen und die Grundsätze ihrer Wirksamkeit erörtert; auch die Lage der Baugenossenschaften findet eingehende Berücksichtigung. Am Schluß des Artikels, der durch das dargebotene Material von allgemeiner Bedeutung ist, wird bemerkt:

Aus den in dieser kritischen Zeit gemachten Erfahrungen lassen sich vielleicht Schlüsse ziehen, die für später wertvolle Fingerzeige zu geben vermögen und an denen nicht achtlos vorübergegangen werden darf. So wird denn auch jetzt hervorgehoben, daß die gegenwärtige Lage des Hausbesitzes die alte Behauptung erhärte: die zu große Verschuldung

[1]) J. Redlich, Hygiene, Bauordnung und Parzellierung; Städtebauliche Vorträge herausgeg. von J. Brix und F. Genzmer, Band VII Heft 6, Berlin (Ernst) 44 S. u. 1 Tafel 8°.

[1]) Reichsanzeiger No. 22 vom 25. Januar 1913.

[2]) Das Wohnungswesen und der Krieg, Reichs-Arbeitsblatt XII, Dezember 1914, S. 991 f.

des Hausbesitzes in Deutschland berge eine große Gefahr in sich. Später müsse ihr mit allen erdenklichen Mitteln entgegengearbeitet werden, und es wird, auch aus Hausbesitzerkreisen, darauf hingewiesen, daß für eine Einführung der Tilgungshypothek in viel weiterem Umfang als bisher Sorge getragen werden müsse. Eine Gesundung unseres Wohnungswesens wird nach dieser Meinung sich nur dann erreichen lassen, wenn es gelingt, den deutschen Grund und Boden etwas von den auf ihm lastenden Milliarden zu befreien.[1])

VI. (Ausland.)

Dem Kleinwohnungsbau in Budapest widmet die Stadtverwaltung unter Leitung des Bürgermeisters Barczy eine steigende Fürsorge. Nachdem die Gemeindeverwaltung im Jahre 1910 eine Denkschrift herausgegeben hatte, die in trefflichen Abbildungen die Hausformen und die Grundrisse der städtischen Wohnungsbauten zeigt,[2]) ist neuerdings von privater Seite eine Schrift erschienen, die die Schilderung der Entwicklung des Budapester Wohnungswesens zum Gegenstand einer besonderen Untersuchung macht. Der Verfasser Albert Werkner behandelt die Geschichte des Bauwesens der ungarischen Hauptstadt in einer gründlichen Bearbeitung, die die Einzelheiten der dortigen Wohnverhältnisse nach den verschiedensten Richtungen darstellt und dem Boden- und Wohnungspolitiker willkommen sein wird.[3])

Die Stadt Zürich verfügt über eine genaue Statistik der Wohnverhältnisse, die sich auf die Bautätigkeit, den Wohnungsmarkt und die Mietpreise erstreckt. Die Bearbeitung der Mietpreisstatistik für 1910 zeigt, daß die Mietpreise, deren Höhe durch das Verhältnis von Angebot und Nachfrage bestimmt wird, im allgemeinen eine Steigerung erfahren haben (durchschnittlicher Zimmerpreis von 1909 259 Fr. 1910 268 Fr. oder 3,5% Steigerung.[4]) In der Untersuchung für 1913 wird hervorgehoben, daß die Wanderungsbewegung für die Gestaltung des Wohnungsbedarfs nicht von ausschlaggebender Bedeutung ist. „Die Hauptkonsumenten auf dem Wohnungsmarkt sind eben nicht die zugewanderten Haushaltungen, sondern die jungen Ehepaare in der Stadt: so lange geheiratet wird, so lange hält auch die Nachfrage nach neuen Wohnungen an."[5]) Eine übersichtliche Darstellung der Züricher Bodenpolitik wird in einem für den X. Internationalen Wohnungskongreß bearbeiteten Bericht durch den Statistiker Dr. Brüschweiler gegeben.[6]) Der städtische Grundbesitz umfaßte im Jahre 1912 2444 ha = 25% des Stadtgebietes. Die neue Züricher Bauordnung behält den größeren Teil der Stadterweiterung der offenen Bebauung vor, gestattet indes der Baubehörde, die Anlage von Reihenhäusern zu bewilligen, insofern hierbei nicht lediglich eine dichtere Überbauung des Bodens bezweckt wird. Die Gemeinde hat eine größere Anzahl von Wohnungen für Minderbemittelte und eine geringe Zahl teurer Wohnungen, sowie eine Anzahl von Wohnungen für städtische Arbeiter und Beamte errichtet. Die bewilligten, noch nicht vollständig aufgebrauchten Baukredite betragen rund 8,7 Millionen Francs. Für den gemeinnützigen Wohnungbau werden seitens der Stadt Grundstücke zu einem billigen Preise abgegeben und im einzelnen auch Kapitalbeteiligungen übernommen.

Im Zusammenhang mit der Programmforderung des Erbbaurechts erörtert Eduard Werdenberg die volkswirtschaftlichen Zustände und die allgemeine Preisbewegung am Beispiel der Stadt Basel.[1]) Verfasser zeigt, wie die Preisbewegung der Wirtschaftsgüter bis zum Jahre 1890 nach unten zielte, während sie seit 1900 in scharfer Kurve nach oben steigt. Die Zeit der verbilligenden Erfindungen scheint vorläufig ihren Abschluß gefunden zu haben, während die Herrschaft der Teuerungstendenzen vorwiegt.

Die Boden- und Wohnungsfrage wird in eigenartiger Weise behandelt von dem Holländer H. J. Kiewiet de Jonge, der in einem lesenswerten Buch die Schaffung von Organisationen für die Aufschließung, Bebauung und Kapitalisierung städtischer Grundstücke vorschlägt.[2]) Verfasser will die bestehenden Einrichtungen keineswegs beseitigen, sondern sie vielmehr fortbilden und leistungsfähiger gestalten. Eine Übersicht des Inhalts der von neuen und selbständigen Anschauungen getragenen Schrift habe ich in Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung und Verwaltung (Bd. 38 Heft 4 S. 546 f.) gegeben.

Zu den Wohnverhältnissen im Haag äußert sich ein Bericht, den Gemeinde-Ingenieur Bakker Schut im Auftrage der städtischen Werke erstattet hat.[3]) Verfasser befürwortet den Bau von Kleinwohnungen durch die Gemeinde, da die Herstellung durch Bauunternehmer dem Bedarf nicht genügt, namentlich aber mit Rücksicht darauf, daß die durch Abriß beseitigten älteren Gebäude zumeist billige Kleinwohnungen enthalten, für die Ersatz geschaffen werden muß. In der Beilage des Berichts schlägt Verfasser für die neuen Gemeindebauten eine Verbesserung der seither angewandten Grundrisse vor. Besondere Beachtung verdient der von Bakker Schut aufgestellte Bebauungsplan des für die Gemeindebauten bestimmten Geländes. Die Aufteilung zeigt die gemischte Bauweise mit Zweiwohnungs- und Einfamilienhäusern und ergibt in den äußeren Straßen wie in den Binnenwegen schöne städtebauliche Wirkungen.

Die Landwohnungen in Flandern beschreibt eine mit Abbildungen versehene Schrift des Holländers Stijn Streuvels.[4]) Anderwärts, sagt Verfasser, mag die Landschaft großartigere Schönheiten aufzeigen; aber die höchste Schönheit der Landschaft ist der Mensch, die menschliche Wohnung, die dichte Besiedelung; diesen hohen Reiz bietet vor allem das flandrische Land. Die Wohngebäude erscheinen wie zusammengewachsen mit dem Boden; gleichwohl sind sie auf das vorteilhafteste und mit Berechnung aller Verhältnisse aufgestellt. Nichts ist wahrnehmbar, das gegenüber der Landschaft abstößt durch Häßlichkeit oder unsachlichen Aufwand. Ohne Fachleute und Baumeister hat der Landmann herausgefunden, was den Städten fehlt, die Anpassung des Stils an die Umgebung. Das Streben nach Einfachheit ist das große Gesetz der ländlichen Bauweise. Die Begrenzung auf das Notwendige bringt die Schönheit hervor. Mit den Grundanschauungen Streuvels wird jeder übereinstimmen, der den Heimatschutz und die Eigenart der ländlichen Bauformen zu erhalten strebt. Der Beurteilung des Standes der Wohnverhältnisse muß man dagegen wesentliche Bedenken entgegenstellen; die Landwohnungen lassen in Flandern im einzelnen recht viel zu wünschen übrig

---

[1]) S. den Artikel „Die Lage des Hausbesitzes im Krieg und die deutsche Volkswirtschaft", Deutsche Hausbesitzerzeitung, 21. Jahrgang No. 46 vom 12. November 1914: „Bekanntlich haben sich die organisierten Hausbesitzer in ihrer überwiegenden Mehrheit immer für die Unkündbarkeit der Hypothek mit Tilgungszwang ausgesprochen, die jetzt die schwersten Härten unmöglich gemacht hätte". Vgl. indes hierzu die bei Kurt Baschwitz, Die Organisation der städtischen Haus- und Grundbesitzer, Stuttgart 1909 S. 57 zitierten, entgegengesetzten Ausführungen des amtlichen Organs des Zentralverbandes, sowie die Angaben im Jahresbericht der Preußischen Zentral-Boden-Kredit-A.-G. für 1913 S. 5.

[2]) Die in der Umgebung der Haupt- und Rezidenzstadt Budapest auf Staatskosten zu errichtenden Arbeiterkolonien; Budapest (Staatsdruckerei) 1910.

[3]) Albert Werkner, Der Kleinwohnungsbau in Budapest, Weida 1913, 137 und VI S. 8°. Angaben über die Wohnungsfürsorge der Stadt Budapest enthält ferner eine von Dr. Emerich Basch herausgegebene Untersuchung, Schriften des Vereins für Sozialpolitik 130. Bd. III., 5. Teil, München (Duncker & Humblot) 1912.

[4]) Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich VI. und VII. Jahrgang, Zürich (Rascher & Co.) 1914.

[5]) Der Wohnungsmarkt in Zürich und Umgebung am 1. Dezember 1913, Zürich 1914.

[6]) Carl Brüschweiler, Boden-, Bau- und Wohnungspolitik der Stadt Zürich 1908—1912.

---

[1]) Ed. Werdenberg, Illustrationen zur Teuerungsfrage; III. Bodenreform und Baurecht, Basel (Kober) 1913, 72 S. 8°.

[2]) H. J. Kiewiet de Jonge, Bouwschappen. Publiek-Rechtelijke Organisatie's van Eigenaars van Bouwterrein. Proeve tot Oplossing van het Stedelijk Grond- en Woningvraagstuk, voorafgegaan door en Voorrede van Prof. Dr. J. H. Valckenier Kips. Delft 1914, (J. Waltman); XII und 443 S. 8°.

[3]) Gemeentewerken van 's Gravenhage. Rapport betreffende Verbetering der Volkshuisvesting, April 1914.

[4]) Stijn Streuvels, De landsche woning in Vlaanderen, Amsterdam (L. J. Veen) ohne Jahr (1914?) 63 S. 8°.

und können vielfach weder nach der ästhetischen noch nach der wohnungstechnischen Seite befriedigen. Man wird dem Verfasser indes in jedem Fall Dank wissen, wenn er die Erhaltung des Schatzes an bautechnischer Erfahrung und einfach schönheitlichem Gestaltungsvermögen befürwortet.

Das Londoner County Council veröffentlicht eine Darstellung der auf dem Gebiet des Kleinwohnungswesens in den Jahren 1855—1912 in Groß-London getroffenen Maßnahmen.[1]) Der Verfasser der Schrift, Verwaltungssekretär Laurence Gomme, gibt als Einleitung eine geschichtliche Schilderung der Entwicklung der englischen Wohnungsgesetzgebung vom Shaftesbury Act von 1851 bis zu dem Städtebaugesetz von 1909 und den späteren Nachträgen, eine Zusammenstellung, die manchem Wohnungspolitiker willkommen sein wird. Insgesamt sind von dem Londoner County Council bis zum Jahre 1912 hergestellt worden: 6428 Wohnungen in Mehrwohnungshäusern, 2844 Einfamilienhäuser und 1856 Schlafkabinen in Logierhäusern, die zusammen einer Bevölkerung von 53487 Personen Unterkunft gewähren. Von den Einzelgemeinden von Groß-London wurden 3302 Wohnungen für 8321 Bewohner errichtet, während von den größeren Stiftungen, wie Peabody, Guinness, Sutton u. a. m., 9317 Wohnungen für 20250 Bewohner erbaut worden sind. In den obigen Zahlen ist die umfangreiche Bautätigkeit der gemeinnützigen Gesellschaften, wie der Artizans, Labourers and General Dwellings Company, nicht einbegriffen, ebensowenig die gemeinnützigen Logier- und Unterkunftshäuser.

Das Londoner County Council ist neuerdings dazu übergegangen, den arbeitenden Klassen den Eigenerwerb eines Einfamilienhauses durch Kauf zu ermöglichen. Da die Gemeinden nach dem Gesetz (Small Dwellings Act) Darlehen zum Zweck des Hauserwerbs nur bis zur Höhe von 4/5 des Grund- und Bodenwertes gewähren dürfen und dies für den großstädtischen Arbeiter nicht genügt, wählte man den Ausweg, dem Erwerber das Grundstück auf 99 Jahre zu verkaufen. Der Käufer hat einen Betrag von 100 Mk. zu hinterlegen; die Abtragung der Kaufsumme kann in jährlichen Zahlungen, verteilt über 15, 20 oder 25 Jahre erfolgen. (S. 29.)

Die Schrift gibt bei den von dem Londoner County Council vorgenommenen Säuberungen jeweils die alten Bebauungspläne des niedergelegten Bezirks, die für die Geschichte der großstädtischen Bauweise von Interesse sind. Bei den meisten dieser Verfallsbezirke handelt es sich nicht etwa um „mittelalterliche" Bauten, sondern um Anlagen aus der ersten Hälfte und der Mitte des 19. Jahrhunderts, deren Entstehung und spätere Ausnutzung ich „Städtebau und Wohnungswesen in Holland" (S. 93f.) beschrieben habe. Die Gebäude aus jenem nicht allzuweit zurückliegenden Zeitabschnitt sind es, die zum großen Teil die Verfallswohnungen unserer Großstädte bilden.

Im Januar 1914 hatte ich Gelegenheit, einen vor dem Abriß stehenden Bezirk, den auf dem rechten Themseufer gelegenen Bezirk der Tabardstreet, zu besichtigen. Die dort gemachten Wahrnehmungen stimmen mit denen überein, die sich in den Verfallsbezirken der englischen Großstädte allgemein bieten. Auch hinsichtlich der Kinder zeigt sich das gleiche Bild: unglaubliche Unsauberkeit der Kinder, jedoch gepaart mit kräftigem Aussehen. Die zur Niederlegung bestimmten Gebäude sind fast durchweg Einfamilienhäuser, die zum Teil aus der Zeit um 1840, in der Mehrzahl wohl aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stammen mögen. In einem einzelnen Fall fand sich indes auch ein kleiner dreigeschossiger Flat (Stockwerkswohnung) mit Außentreppe, wohl eines der frühesten Beispiele dieser Bauform. — Die Häuser des Bezirks wurden, wie dies bei der Ausbildung innenstädtischer Verfallsbezirke die Regel, von der besseren Mieterschaft verlassen und geraten dann in kürzester Zeit in Verwahrlosung.

Eine neue Veröffentlichung des bekannten amerikanischen Gartenarchitekten John Nolen, „Planverbesserungen in kleinen Städten", geht von dem richtigen Gesichtspunkte aus, daß nicht nur in großen Städten, sondern viel mehr noch in kleinen und mittleren Städten durch zweckmäßige Bebauungspläne bedeutendes zu erreichen sei.[1]) Gegenüber der vollendeten, schwer umzuändernden Gestaltung der Großstadt bietet das erst in der Entwicklung befindliche kleinere Gemeinwesen Gelegenheit, durch Anwendung einfacher, wenig kostspieliger Mittel befriedigende Ergebnisse zu erzielen oder mindestens für die nächste Zukunft vorzubereiten. Nolen macht für eine Reihe amerikanischer Städte die entsprechenden Vorschläge, denen auch der deutsche Städtebauer vielfach Anregung entnehmen wird. Wenn indes ein vom Verfasser genannter englischer Essayist, Fred Harrison, Zürich, Basel und Genf als die Musterstädte unseres Zeitalters anspricht, so werden die Bürger der genannten Städte selber mit Bezug auf die neuzeitliche Entwicklung ihres Städtebaues und Wohnungswesens schwerlich dieser Kennzeichnung beistimmen. Um so zutreffender erscheinen die eigenen Anschauungen, denen Nolen gelegentlich der Besprechung des Planes für Madison S. 144 Ausdruck gibt: die wichtigsten Grundlagen der Stadtplanung sind nicht die öffentlichen Gebäude, nicht die Bahnhöfe, nicht einmal die Parks und Spielplätze, sondern die Anlage der Straßen, die Durchführung der Verkehrslinien, die Aufteilungsformen der Grundstücke, die Regelung der Bebauung und die Wohnverhältnisse der Bevölkerung.

Eine von Charles Mulford Robinson in New York herausgegebene Schrift über die Breite und Ausstattung der städtischen Straßen ist aus den gelegentlich der Londoner Town Planning Conference empfangenen Anregungen hervorgegangen.[2]) Verfasser behandelt nach den verschiedensten Richtungen die Bedeutung der Straßen für den Städtebau und erörtert die Bedingungen für die Wahl der Breite, der Ausstattung und der Richtung der Straßen. Für die Anlage von Wohnstraßen gibt Robinson in den Abbildungen eine Anzahl beachtenswerter Beispiele aus den Vereinigten Staaten. Namentlich für die Einführung von Wohnstraßen, für die Straßenverbindungen und für die Anlegung von Fußwegen werden Lösungen mitgeteilt, denen unser Städtebau manches Vorbild entnehmen kann. Bezüglich der Freiflächen bemerkt Verfasser, daß im neueren Städtebau, der die öffentlichen Plätze aus ihrer verschwiegenen Abgeschlossenheit des Mittelalters in den Strom des Verkehrs hineingezogen hat, hier die entgegengesetzten Anschauungen, „der Formalismus der Franzosen und die Romantik der Deutschen", aufeinanderstoßen. Für beide Platzformen sei in den neuzeitlichen Städten ein Bedürfnis vorhanden (S. 162).

Die Straßenanlegung soll aus dem Gesichtspunkt behandelt werden, daß sie dem Besitzer des Eigenhauses dient und die Besserung der Wohnverhältnisse fördert. Wenn wir in dem Überstrom sozialer Begeisterung dem Volk Bibliotheken, Schulen, Badeanstalten, öffentliche Gebäude und ähnliches in schönster Gruppierung darbieten — die Hauptsache fehlt, so lange wir nicht für befriedigende Wohnungen sorgen (S. 184). Der Schlußsatz des Amerikaners verdient vielleicht unsere besondere Aufmerksamkeit: Das „Civic-center" — dieses uns so häufig angepriesene Schaustück —

[1]) London County Council, Housing of the Working Classes in London, London 1913; 168 S. 8°.

[1]) John Nolen, Replanning Small Cities, New York (Huebsch) 1914, 218 S. 8°.

[2]) Charles Mulford Robinson, The Width and Arrangement of Streets, New York (The Engineering News Publishing Company) 1911; X und 199 S. 8°.

ist im Städtebau nichts weiter als ein Nebenergebnis (by-product), nicht aber die Hauptsache, als welche sie sein aufdringliches Hervortreten vielen Leuten erscheinen ließ.

Mit der Frage der Beschränkung der Gebäudehöhe beschäftigt sich eine städtische Sonderkommission in New York, die über ihre Verhandlungen und Beschlüsse einen umfangreichen Bericht erstattet.[1]) In der Hauptsache handelt es sich hierbei um die sogenannten Wolkenkratzer, die lediglich Geschäfts- und Arbeitszwecken dienen. Für Wohngebäude (Eigenwohnhäuser) besteht bereits die Vorschrift, wonach die Gebäudehöhe auf das anderthalbfache der Straßenbreite beschränkt ist, während für Logierhäuser, Vielwohnungsgebäude und Hotels besondere Bestimmungen erlassen sind, die z. B. bei den Hotels durch die Anforderung einer mit der Gebäudehöhe fortschreitend zunehmenden Freifläche die praktisch mögliche Stockwerkszahl begrenzen und bei den großen Wohnhausformen Freiflächen bis zu 35% des Grundstücksumfangs vorschreiben. Das für deutsche Leser bemerkenswerte Ergebnis des Berichts geht dahin, daß die Kommission die Unwirtschaftlichkeit der Wolkenkratzer feststellt und gerade im Interesse des städtischen Grundbesitzes die Beschränkung der Gebäudehöhe fordert. Nur wenige Wolkenkratzer ergeben eine große Rente; die meisten haben nur ein mäßiges Ergebnis. Die Kosten auf 1 Kubikfuß sind bei den hohen Gebäuden höher als bei niedrigen. Hauptursache für das mit der Höhe der Wolkenkratzer sinkende Ergebnis sind zunächst die Kosten für allgemeine Anlagen, die über das Verhältnis zu der nutzbaren Baumasse hinaus anwachsen. Hierher gehören die Fundierungen, Aufzüge, Rohrleitungen, Ventilationsvorrichtungen u. a. m., alles Anlagen, die bei den großen Bauformen in weit stärkerem Verhältnis als bei den kleinen erforderlich sind. Namentlich die Aufzüge nehmen viel kostbare Grundfläche weg, da außer den die einzelnen Geschosse bedienenden Aufzügen noch Schnellzüge (die nur an wenigen Geschossen anhalten) anzulegen sind. Durch die notwendigen Flure und Zugänge wird ebenfalls großer Raum beansprucht. Durch diese toten Aufwendungen geht bei einem dreißigstöckigen Bau eine Grundfläche von etwa 4000 Quadratfuß verloren (S. 20f. und S. 57). Das durchschnittliche Erträgnis der Wolkenkratzer ist für die Vereinigten Staaten auf 3½% anzusetzen; unter 100 dieser Gebäude dürfte kaum eines eine Rente von 7% bringen (S. 233). Schwere allgemeine Schäden entstehen für den Grundbesitz durch die Lichtverbauung. Mißstände ergeben sich sowohl im Straßenverkehr wie auch für das unter der Straße liegende Rohrleitungsnetz. In Boston, wo die Beschränkung der Gebäudehöhe noch vor 10 Jahren auf Widerstand stieß, sind heute die Grundbesitzer die eifrigsten Verfechter der Höhenbeschränkung, die dem Grundeigentum großen Nutzen gebracht hat (S. 21). In New York zeigen die Wolkenkratzer in ihrer Umgebung den ungünstigsten Einfluß auf die Verwertung des Grundbesitzes (S. 29).[2]) Der durch eine große Zahl von Sachverständigen gestützte Kommissionsbericht führt zu dem doppelten Ergebnis: der Wolkenkratzer ist eine unwirtschaftliche Bauform; die übermäßige Ausnutzung des Bodens schädigt schließlich die allgemeinen Interessen des Grundbesitzes.

[1]) Report of the Heights of Buildings Commission, New York 23. Dezember 1913, X und 295 S. 8°.

[2]) Vgl. hierzu die Aussagen der Sachverständigen, Report S. 194, 197, 209 und öfter.

Aus dem Bericht sind noch die Feststellungen über den Gegensatz in der Bodenentwicklung von Manhattan hervorzuheben. „Auf der den Stadtmittelpunkt von New York bildenden Insel Manhattan sind weitaus die höchsten Bodenwerte anzutreffen, zugleich aber finden sich hier die schlechtesten Wohnbezirke mit minderwertigen Wohnungen. Der Boden von Manhattan mit seinen Wolkenkratzern ist vergleichsweise schlecht ausgenutzt. Es ist eine Tatsache, daß ein großer Teil des Bodens von Unter-Manhattan so erbärmlich bebaut ist, daß bei Grundstücksverkäufen die vorhandenen Gebäude als wertlos gerechnet werden. Da der verfügbare Flächenraum beschränkt ist, bedeutet die unzureichende Nutzung des Geländes einen großen sozialen und wirtschaftlichen Verlust. In dem hochwertigen Bezirk Manhattan befinden sich noch 4598 Gebäude mit einem Stockwerk (!), 3708 mit zwei und 5232 mit drei Stockwerken. Mehr als 17 Stockwerke haben 90 Gebäude; die Zahl der Wolkenkratzer mit mehr als 20 Stockwerken beträgt 51. Die lückenhafte Ausnutzung und Verwendung des Bodens tritt in anderen Bezirken noch mehr hervor (S. 29).“ — Eine Ergänzung finden die wohnungspolitischen Angaben des amtlichen Berichts durch eine inhaltsreiche Untersuchung von Edward Eving Pratt, Industrial Causes of Congestion of Population in New York City, New York 1911; vgl. meine Besprechung Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung und Verwaltung XXXVII, Heft 2 1913, S. 983f. Pratt hebt weiter in zutreffender Weise hervor, daß die Mißstände in den Wohnverhältnissen nicht einseitig durch Anlegung von Verkehrsmitteln beseitigt werden können; a. a. O. S. 987.

An die Einzelberichte knüpfen wir, wie in früheren Jahren, einen abschließenden Überblick der hauptsächlichen Gesichtspunkte, die in den literarischen Bearbeitungen unserer Berichtszeit zutage getreten sind. Nach den verschiedensten Richtungen ist wiederum die Bedeutung der Spekulation, die in wirtschaftstechnischer Hinsicht Städtebau und Wohnungswesen beherrscht, behandelt worden. Als die Eigenart der in Deutschland ausgebildeten Boden- und Grundstücksspekulation bezeichnete ich in unserem letzten Literaturbericht die Vorwegnahme der Gewinne. Infolge unserer bodentechnischen Einrichtungen ist es möglich — und bildet demgemäß das Ziel jeder spekulativen Betätigung — die Gewinne der Wertentwicklung vorwegzunehmen und sie in Form von Belastungen vom Vorbesitzer auf den folgenden Erwerber zu überwälzen. Durch dieses eigenartige Verhältnis erklären sich die wirtschaftlichen Mißstände, die von den verschiedensten Bearbeitern geschildert wurden. Auch die mächtige Bodenspekulation erkennt, daß sie sich in einer unbefriedigenden Lage befindet, weil die systematische Regelung unserer städtischen Bodenentwicklung eine fehlerhafte ist.

Es hat langer Vorarbeiten bedurft, um die eigentliche Bedeutung der deutschen Bodenspekulation klarzustellen. Zunächst galt es, die irreführenden Schlagworte zu beseitigen, mit denen Freunde wie Gegner der Bodenspekulation operieren. Es ist unsinnig, die Bodenspekulation schlechthin zu verwerfen. Wir müssen vielmehr die spekulative Tätigkeit scheiden in die Handelsspekulation, die die unentbehrliche und notwendige Aufgabe der Marktversorgung übernimmt und in ihr Gegenstück, die Wertspekulation, die die Auftreibung der Bodenwerte zum Gegenstand hat und auf einem bestimmten System des Städtebaues und des Straßenbaues beruht, mit dem sie steht und fällt. Die Literatur bestätigt uns, daß diese Preisauftreibung nicht dem einzelnen Spekulanten, sondern den allgemeinen Einrichtungen zur Last zu legen ist. Meinardus berichtet uns, daß unter Berliner System die ersten Unkosten für die Geländeaufteilung 25 Mk. für das qm betragen, während bei wirtschaftsgemäßer Bodenerschließung die Bodenspekulation in den Großstädten der Flachbauländer ihr Gelände mit glänzendem Gewinn für 10 Mk. fix und fertig verkauft.

In früheren Arbeiten habe ich mich bemüht, Zahlenangaben über die Bodenpreisentwicklung aus verschiedenen Ländern und unter verschiedenen Städtebausystemen zu beschaffen. Es fehlten indes amtliche Zahlen für ein ganzes Stadtgebiet. Diese Lücke ist jetzt ausgefüllt. Im Jahre 1914 wurde von den beteiligten Stellen in Berlin nebst 29 Nachbargemeinden und Vororten eine Statistik aufgenommen über die Bodenpreise, die in den Jahren 1912, 1913 und I. Vierteljahr 1914 von privaten Bauunternehmern für baureifes Gelände bei Neubauten, in denen sich Kleinwohnungen bis zu zwei Stuben, Kammer und Küche befinden, gezahlt wurden. Aus den demnächst zur Veröffentlichung gelangenden Ergebnissen kann ich hier mitteilen, daß in den Gemeinden Berlin, Charlottenburg, Schöneberg, Wilmersdorf, Neukölln, Lichtenberg und Treptow, die zusammen 93,11 % aller Kleinwohnungen von Groß-Berlin enthalten, der durchschnittliche Bodenpreis 92,6 Mk. für das qm beträgt. In jeder einzelnen Gemeinde ist der Durchschnittspreis zumeist höher als 80 Mk. Es ist dies das Sechsfache bis Zehnfache der Bodenpreise in den Großstädten der Flachbauländer. Da Grundstücke, die nur Mittelwohnungen und herrschaftliche Wohnungen enthalten, bei dieser Erhebung unberücksichtigt blieben, sind die genannten Bodenpreise nur als die unterste Wertgrenze zu betrachten. Mit dem Baustellenpreis aber hängen ebenso die Bauformen, wie die Kapitalbeschaffung und die Kapitalverteilung untrennbar zusammen (Neue Studien, Bd. I S. 119f.).

Wie das Bodengeschäft unter diesen Voraussetzungen sich in der Praxis gestaltet, erfahren wir aus den Schilderungen unserer verschiedenen Bearbeiter. In jedem Abschnitt der Bodenentwicklung bestehen schlechthin wirtschaftswidrige Zustände, wie sie ähnlich auf keinem anderen Gebiet der Gütererzeugung und des Güterverkehrs vorhanden sind. Daß an einen solchen Gewerbebetrieb nicht der Maßstab wirtschaftsgemäßer Produktion angelegt werden kann, erscheint selbstverständlich. Wir hören aber im besonderen, daß das herrschende System sich namentlich für die Stadterweiterung als schädlich erweist. Meinardus und Leiske zeigen uns, wie durch die fehlerhafte Kapitalverteilung die Neubautätigkeit in der Stadterweiterung unterbunden wird; für teures Gelände und für riskante Wohnbauten werden Baugelder hergegeben, während das Bedürfnis für solide und dauernd gefragte Bauformen unbefriedigt bleibt. In jeder Einzelheit stimmt die vorerwähnte amtliche Statistik mit diesen Angaben überein. In Groß-Berliner Vororten werden weite Geländeflächen billig angeboten, können aber infolge der Nichtgewährung von Baukapital — zum Teil auch infolge von unzureichenden Aufschließungsanlagen — nicht bebaut werden. Die Bodenspekulation in ihrer nützlichen Betätigung als Handelsspekulation wird durch diese Zustände geschädigt und lahmgelegt. Es zeigt sich hierbei ferner, daß die Bestrebungen für eine Dezentralisation der städtischen Besiedelung unter den gegenwärtig bestehenden Verhältnissen erfolglos bleiben müssen, da bei der Weigerung der Hypothekeninstitute, bestimmte Außenbezirke zu beleihen, die spekulative Bautätigkeit unmöglich gemacht ist.

Betrachten wir die Darlegungen über die Kapitalzufuhr, so zeigt sich, daß die Kapitalbeschaffung eine Frage der ersten Hypothek ist. Wir hören, daß die Aufnahme der I. Hypothek teuer und schwierig ist, und daß die Bedingungen in einseitiger Weise festgesetzt werden. Das Baugewerbe kommt erst hinter den großen Summen des aufgetriebenen Bodenpreises und empfängt vollständig ungenügende, dabei mit drückenden Belastungen beschwerte Beträge. Die Auftreibung der Bodenpreise ist eine Hemmung der produktiven Unternehmung (Eickemeyer). Die Hypothekenbanken versagen aus Rücksicht auf ihre älteren Pfandbriefserien bei knappem Geldstand (Leiske). Der Verlauf der Neubautätigkeit ist ein ungeregelter und in den einzelnen Städten ein gänzlich verschiedener; aus benachbarten Städten in Hessen und Sachsen werden uns entgegengesetzte Verhältnisse in der Wohnungsherstellung berichtet. Die dauernd unbefriedigende Lage des Baugewerbes ist nicht die Folge wirtschaftlicher Konjunkturen, sondern sie ist verursacht durch fehlerhafte allgemeine Einrichtungen und durch das örtliche Versagen der Kreditanspannung.

Allgemein scheint jetzt die Erkenntnis durchzudringen, daß das Übermaß an Zuführung von Kreditkapital zu dem Grundübel für unsere Bodenentwicklung geworden ist. Je mehr wir in das Danaidenfaß unseres Realkredits schöpfen, um so unbefriedigender wird die Kapitalzufuhr für produktive Zwecke. Die hypothekarische Belastung in Deutschland läßt die Zahlen anderer Länder weit hinter sich; die von mir gegebenen Berechnungen werden jetzt bereits als zu niedrig erklärt. Die Bodenverschuldung in Deutschland übertrifft die des benachbarten, gleichartig kapitalistischen Holland um das Doppelte. Doch gerade für die Bodenbewirtschaftung fehlt es an Kapital. Der Notstand im deutschen Realkredit ist offenbar; für den bereits übersättigten Boden wird nunmehr die Zuführung von Kreditkapital aus öffentlichen Mitteln, insbesondere aus den Mitteln der Gemeinden, gefordert. Im Frieden der Herd stets erneuter Krisen, im Krieg die schwächste Stelle unserer Wirtschaft — das ist das Ergebnis der Entwicklung auf dem Gebiet, das naturgemäß das bestgesicherte sein sollte.

Mit der Technik unserer Hausformen beschäftigt sich eine Reihe von Arbeiten. Die in unseren Großstädten vorherrschende Bauform der Stockwerkshäufung und des Massenmietshauses ist undeutsch in jeder Einzelheit. Wenn auch die geschichtlichen Wurzeln weiter zurückgehen, so wurden doch die grundlegenden neueren Einrichtungen des Straßenbaus, der Bodenaufteilung und der Bauweise in Frankreich unter Napoleon III. ausgebildet und nach Deutschland übertragen. Ein in der Sanierung der Innenstadt entwickeltes — und dort berechtigtes — System wurde kritiklos auf die Stadterweiterung angewandt. Obwohl die verschiedenen Bestandteile dieses Städtebausystems geschlossen in sich zusammenhängen, bedürfen sie doch der isolierenden Einzeluntersuchung. In der Frage der Baukosten gelangt Serini zu dem gleichen Ergebnis wie Goecke, während Drach bei einzelnen Bauformen, der Verband Sächsischer Industrieller und Gretzschel bei den verschiedenen ausgeführten Bauten dem Kleinhaus wirtschaftliche Vorzüge zuerkennen. Biel hebt hervor, daß die Raumersparnis bei der gedrängten Bauweise nur eine scheinbare ist; auf den Verlust durch tote Aufwendungen bei dem Vielwohnungshaus wird durch Redlich und Nitze hingewiesen. Die Unterbringung der großstädtischen Bevölkerung in befriedigenden Wohnverhältnissen wird von Eberstadt-Möhring in der Planung für Berlin-Treptow gezeigt, wobei das wirtschaftliche Ergebnis der Bodenerschließung ein günstigeres ist als bei der Anwendung schlechterer Bauformen. Die Technik der Ausführung von Wohnstraßen wird durch eine Reihe von Mitteilungen und Erörterungen gefördert. Bei der Anlegung von Wohn-

stadtteilen wollen wir uns indes nicht auf das Programmwort der Wohnstraße mit Ausschließlichkeit beschränken, sondern die verschiedenen künstlerisch und wirtschaftlich empfehlenswerten Formen der Aufschließung heranziehen. In Fortführung früherer Arbeiten hat sich demgemäß der II. Band meiner „Neuen Studien“ bestrebt, in geschichtlichen Untersuchungen und an zeitgenössischen Beispielen die allgemeinen Aufgaben der städtischen Geländeaufteilung zu erörtern.

Bemerkenswerte Berichte empfangen wir schließlich in der Literatur der Vereinigten Staaten. Eine amtliche Untersuchung, mit dem reichsten Material ausgestattet, verwirft die Wolkenkratzer als unwirtschaftlich und bezeichnet sie als schädlich für das Gesamtinteresse des Grundbesitzes. Die Kommission erklärt ferner, daß die hohen Gebäude den schlechtesten Einfluß auf die Entwicklung der Bautätigkeit haben. In der Umgebung des hochwertigen Bodens sind die Wohnverhältnisse die ungünstigsten. Nicht minder bedeutsam ist die aus Amerika kommende Absage an die Grünstreifenmanie, der man die Forderung richtiger Bodenparzellierung entgegensetzt. Das Land, das uns die — gerade von unserer Bodenspekulation freudig übernommenen — Dekorationsstücke gebracht hat, wendet sich entschieden ab von der Maskierung schlechter Bebauungspläne. Auch das städtische Forum ist als eine nebengeordnete Erscheinung erkannt — gewiß eine Anzahl erfreulicher Ergebnisse.

Die Wissenschaft hat die neuen Wege im Städtebau freigelegt; ob die Praxis folgen oder ob es den antisozialen Interessen gelingen wird, ein allseitig verurteiltes System weiter festzuhalten, muß die Zukunft lehren.

Im Anschluß an den vorstehenden Literaturbericht geben wir im nachfolgenden ein Verzeichnis der in den Monaten Juli bis Dezember 1914 erschienenen städtebaulichen Werke des In- und Auslandes. Das Verzeichnis ist ein Auszug aus

WASMUTHS BIBLIOGRAPHIE

FÜR ARCHITEKTUR, STÄDTEBAU, KUNST UND KUNSTGEWERBE

die wir jedem Interessenten auf Wunsch kostenfrei zusenden.

Adreßbuch der Baubehörden u. d. staatl. Baubeamten Deutschlands 1914. Jahrgang 3. Leipzig. M. 6.—

Ascher, die Rauch- u. Geräuschplage v. sanitäts-polizeilichen u. zivilrechtl. Standpunkt. Mit 6 Abbild. Berlin. M. 1.50

Bauordnung f. das Königr. Galizien u. Lodomerien samt dem Großherzogt. Krakau. 1. Bauordnung f. Dorfgemeinden u. kleinere Städte u. Märkte. 2. Bauordnung f. größere Ortschaften. 3. Bauordnung f. 29 Städte. 4. Bauordnung f. die Stadt Lemberg. 5. Bauordnung f. die Stadt Krakau. Mähr.-Ostrau. Kr. 4.50

— 1. f. die selbständigen Städte des Reg.-Bez. Hannover a) Hameln, Nienburg, b) Bodenwerder, Eldagsen, Münder, Neustadt a. R., Pattensen, Wunstorff, 2. f. die Gemeinden Barnstorff, Barsinghausen, Bruchhausen, Bücken, Diepholz, Eystrup, Hoya, Springe, Vilsen vom 12. 11. 1909. 4. Aufl. Hameln. M. 0.70

Baur, L., Friedhofsanlage u. Friedhofskunst. München-Gladbach. Gbd. M. 0.80

Beiträge zur Statistik d. Stadt Karlsruhe. Nr. 33. Die Zählung der leerstehenden Wohnungen am 1. 12. 1913. Karlsruhe. M. 0.75

— — Nr. 34. Die Bautätigkeit im J. 1913. Karlsruhe. M. 0.75

Bellet, D., et W. **Darvillé,** ce que doit être la cité moderne. Plan, aménagements, organes, hygiène, monuments et vie. Avec 81 fig. Paris. Frcs. 10.—

Bergen 1814—1914. Utgit av Bergens kommune. Red. av C. Geelmuyden og H. Schetelig. 3 bind. Bergen. Kr. 15.—

Bericht des Vereins f. Feuerungsbetrieb u. Rauchbekämpfung in Hamburg üb. s. Tätigkeit im J. 1913. Hamburg. M. 2.—

Beuster, F., Entfestigung der Innenstadt u. Umgestaltung d. Verkehrsanlagen in Königsberg i. Pr. Ill. u. m. 3 Taf. in Tasche. 4. Königsberg M. 2.50

Biel, F., wirtschaftliche u. technische Gesichtspunkte d. Gartenstadtbewegung. Mit e. Anhang v. Lageplänen, Grundrissen u. Ansichten. Leipzig. M. 2.50

Borrmann, R., vom Städtebau im islamischen Osten. M. 19 Abbild. Berlin. M. 2.—

Boulanger, J. et M., chacun sa maison. Comment on peut devenir de suite propriétaire de sa maison en versant pendant 25 ans une somme égale à son loyer. Aveg fig. Amiens. Frcs. 0.50

Cénet, A., manuel des habitations à bon marché et de la petite propriéte. Lois des 12 avril 1906, 10 avril 1908, 23 décembre 1912. Paris. Frcs. net 5.—

Chancey, W., building bylaws in rural districts. London. Sh. net 1.—

Christian, städtische Freiflächen u. Familiengärten. Berlin. M. 0.40

Coquidé, E., les differents types de villages. Melun. —

Diem, C., u. M. **Berner,** städtische Sportanlagen. E. Wegweiser f. d. Bau von Spiel- u. Sportgelegenheiten. M. 5 Taf. Berlin. M. 0.75

Drach, R., Vergleich d. Wirtschaftlichkeit extensiver u. intensiver Bauweise. Eine Untersuchg. a. d. Gebiet d. städt. Wohnungswesens. München. M. 2.50

Durant-Farget, G., le code de la propriété immobilière, à l'usage des architectes, des entrepreneurs, des propriétaires. Dourdan. —

Eberstadt, R., neue Studien üb. Städtebau u. Wohnungswesen. Bd. 2. Städtebau u. Wohnungswesen in Holland. M. 107 Abbild. Jena. M. 12.—

—, B. **Möhring** u. H. **Jansen,** Bebauungsplan f. den mittleren Ortsteil Treptow nebst Erläuterungsberichten. Im Auftrage des Magistrats Berlin hrsg. M. 10 Abbild. im Text und a. 7 Taf. u. 2 farb. Plänen. 4. Berlin. M. 4.—

Ehrler, J., die Wohnungsverhältnisse in d. Stadt Freiburg (nach d. Wohnungszählung v. 1. 12. 1910). Freiburg. M. 2.—

Eisler, M., die Geschichte e. holländ. Stadtbildes. Mit 61 Abbild. u. 2 Karten. Haag. netto M. 15.—

Feucht, O., der schöne Baum im Landschaftsbilde. 8 künstler. Naturaufnahmen. Fol. Stuttgart. M. 7.—

Fischer, M., vom Groß-Wiesbaden der Zukunft. Tl. 1. In u. um Wiesbaden, Biebrich u. Schierstein. Mit 1 Plan. Wiesbaden. M. 1.—

Fletcher, B., the London building acts. 5. ed. London. Sh. net 10.—

Flur, F., wie jede Familie im Eigenhause billiger als zur Miete wohnen kann. Wie beschafft man sich Baugeld u. Hypothek? Ein Büchlein z. Lust- u. Planmachen. Neuauflage. Wiesbaden. M. 1.80

Gemünd, W., die Kommunen als Grundbesitzerinnen. Stuttgart. M. 1.80

Gretzschel, G., das Wohnungswesen. M. 9 Abbild. Leipzig. (Weyls Handbuch d. Hygiene. Bd. IV. Abt. 5.) M. 20.25

Hamburg. — Vom werdenden Stadtpark. Hrsg. v. Stadtpark-Verein zu Hamburg. M. 8 Abbild. u. 1 farb. Plan. Hamburg. M. 0.50

Housing, town planning etc. act. Circular 17th April 1914. Regulation of underground rooms as sleeping places. London. D. 1.—

Hudig, D., handleiding voor woningbouwvereenigingen. Taak, oprichting, bouwplannen, rechtsvorm, toclating, enz. — Bouwen exploitatiekosten, voorschotten en bijdragen volgens de woningwet, exploitatie en bockhouden. Bewerkt door H. C. A. Henny. 3. druck. Zwolle. Fl. 1.90

Jahrbuch, statistisches, der Stadt Wiesbaden f. d. J. 1912 u. 1913. Hrsg. v. städt. statist. Amt. M. 1 Plan. Wiesbaden. M. 1.60

Jopke, G., die Entwickelung d. Grundstückpreise i. d. Stadt Posen. Beiträge z. allg. Theorie d. städt. Bodenwerte u. z. Wohnungsfrage. M. 1 Plan. Jena. M. 3.—

Kelly's directory of the building trades. 1914. London. Sh. 30.—

Kiewiet de Jonge, H. J., bouwschappen. Publiekrechtelijke organisatie's van eigenaars van bouwterreinen. Proeve tot oplossing van het stedelijk gronden woningsvrraagstuk. Delft. Fl. 4.25

Kleinwohnungsbauten. Ergebnisse e. Wettbewerbs. M. Abbild. Karlsruhe. M. 1.80

Klose, G., der Stadtstraßenbau. M. 50 Abbild. Berlin. Lwd. (Sammlung Göschen 740.) M. 0.90

Knapen, A., étude comparé de l'aération des classes de l'école modèle du village moderne à l'exposition universelle et internationale de Gand 1913. 9e mille. Avec plans et fig. Paris. —

Kosten der Lebenshaltung in deutschen Großstädten. I. Ost- u. Norddeutschland. (Halle, Lübeck, Kiel, Hannover, Leipzig, Magdeburg, Königsberg, Breslau.) M. Beiträgen v. F. Thieme, J. Hartvig, R. Fischer, J. Katz, F. Tägtmeyer, R. Herbst, R. Gohr u. E. Neißer. München. M. 12.—

— II. West- u. Süddeutschland. (Nürnberg, Barmen, Frankfurt a. M., Straßburg, Mannheim, Cöln, München, Düsseldorf, Stuttgart.) M. Beiträgen v. M. Meyer, H. Haacke, A. Busch, K. Eichelmann, E. Hofmann, J. Schoelkens, W. Morgenroth, O. Most u. F. Tägtmeyer. München. M. 11.—

Lacroix, F., quelques renseignements sur la vieille ville de Sorèze (Tarn.). Avec ill. per R. Lacroix. 18 dessins et un plan hors texte. Toulouse. —

Lönne, F., die Bedeutung d. Wohnungsinspektion f. d. moderne Wohnungsfrage, erläutert an d. in Hessen gemachten Erfahrungen. Wiesbaden. M. 2.—

Lundberg, O., nordisk ortnammslitteratur i bibliografisk förteckning. Ar 1912. Uppsala. Kr. 0.75

Mackowsky, die künstlerische Gestaltung des Stadtbildes. M. Abbild. u. 1 Tafel. 4. Dessau. M. 1.—

Meurer, F., der mittelalterliche Stadtgrundriß im nördlichen Deutschland in seiner Entwicklung zur Regelmäßigkeit auf d. Grundlage d. Marktgestaltung. Mit 56 Stadtplänen. Berlin. M. 5.—

Monographien deutscher Städte. Darstellung deutscher Städte u. ihrer Arbeit in Wirtschaft, Finanzwesen, Hygiene, Sozialpolitik u. Technik. Bd. 7. Frankfurt a. M. Hrsg. v. Voigt u. E. Stein. M. Abbild. und 1 Plan. Oldenburg. M. 5.—

Muthesius, H., B. **Dernburg,** F. **Freund** u. **Salomon,** die Bedeutung d. Gartenstadtbewegung. Mit 2 Plänen, 1 statist. Tabelle und 9 Photographien. Leipzig. M. 1.50

Nettlefold, J. S., garden cities a. canals. London. Sh. net 1.—

—, practical town planning. London. Sh. net 2.—

Oertel, O., die Städte-Ordnung f. d. 6 östlichen Provinzen d. Preußischen Monarchie v. 30. 5. 1853. 6. Aufl. Liegnitz. M. 14.—

Paschke u. W. **Clar,** Wasserversorgung u. Kanalisation. Hand- u. Lehrbuch. M. Fig., 5 farb. Plänen u. 1 Taf. Potsdam. Lwd. M. 11.50

Rangliste der höheren Baubeamten Preußens, Elsaß-Lothringens u. d. Reichsverwaltung. 19. Ausg. Nach d. Stande v. Juli 1914. Hrsg. v. A. Eckhardt. Marburg. M. 2.50

Reinecke, W., die Straßennamen Lüneburgs. Mit e. fünffarb. Plan d. alten Lüneburg. Hannover. M. 5.—

Rottstädt. U., Besiedelung u. Wirtschaftsverfassung d. Thüringer Waldes. E. histor.-wirtschaftl. Studie. München. M. 3.—

Rundschau, haustechnische. Zeitschrift f. Haus- und Gemeindetechnik, f. Heizg., Lüftg. u. Beleuchtg., Wasserversgg., Abwasserbeseitigg. u. Kanalisation. Hrsg. v. J. Ritter u. H. C. Nußbaum. Jahrg. 19. Juli 1914 bis Juni 1915. Mit Abbild. 4. Halle. M. 12.—

Rusch, M., die gemeinnützige Bautätigkeit im Königr. Sachsen. Mit 2 farb. Taf. u. 1 Karte. Dresden. M. 3.50

Sammlung der Ortsstatute und Verwaltungsvorschriften für die Stadt Altona. 2. Aufl. 1913—14. Altona. Hlwd. netto M. 7.50

Sawyer, J. D., how to make a country place. London. Sh. net 15.—

Schmidt, F., zur Frage der Straßenentwässerung d. kanalisierten Klein- und Mittelstädte. Neustadt. M. 0,25

Smreker, O., das Grundwasser, seine Erscheinungsformen, Bewegungsgesetze u. Mengenbestimmung. M. 27 Fig. Leipzig. M. 3 20

— die Wasserversorgung d. Städte. 5. Aufl. Mit zahlreichen Abbild. u. Taf. Leipzig. etwa M. 30.—

Spaeth, K., die Umgestaltung v. Alt-Brüssel. M. 3 Plänen u. 1 Fig. München. M. 3.—

Stadtpläne, alte u. neue, d. oberschwäb. Reichsstädte. Bd. VIII. Bearb. v. K. O. Müller, Stuttgart. In Mappe. M. 3.50

Steiner, F., das Verkehrsproblem d. Großstadt m. Berücks. Wiens. M. 2 Plänen. Wien. M. 1,50

Stübben, J., vom französischen Städtebau. M. rund 150 Abbild. Berlin. etwa M. 6.—

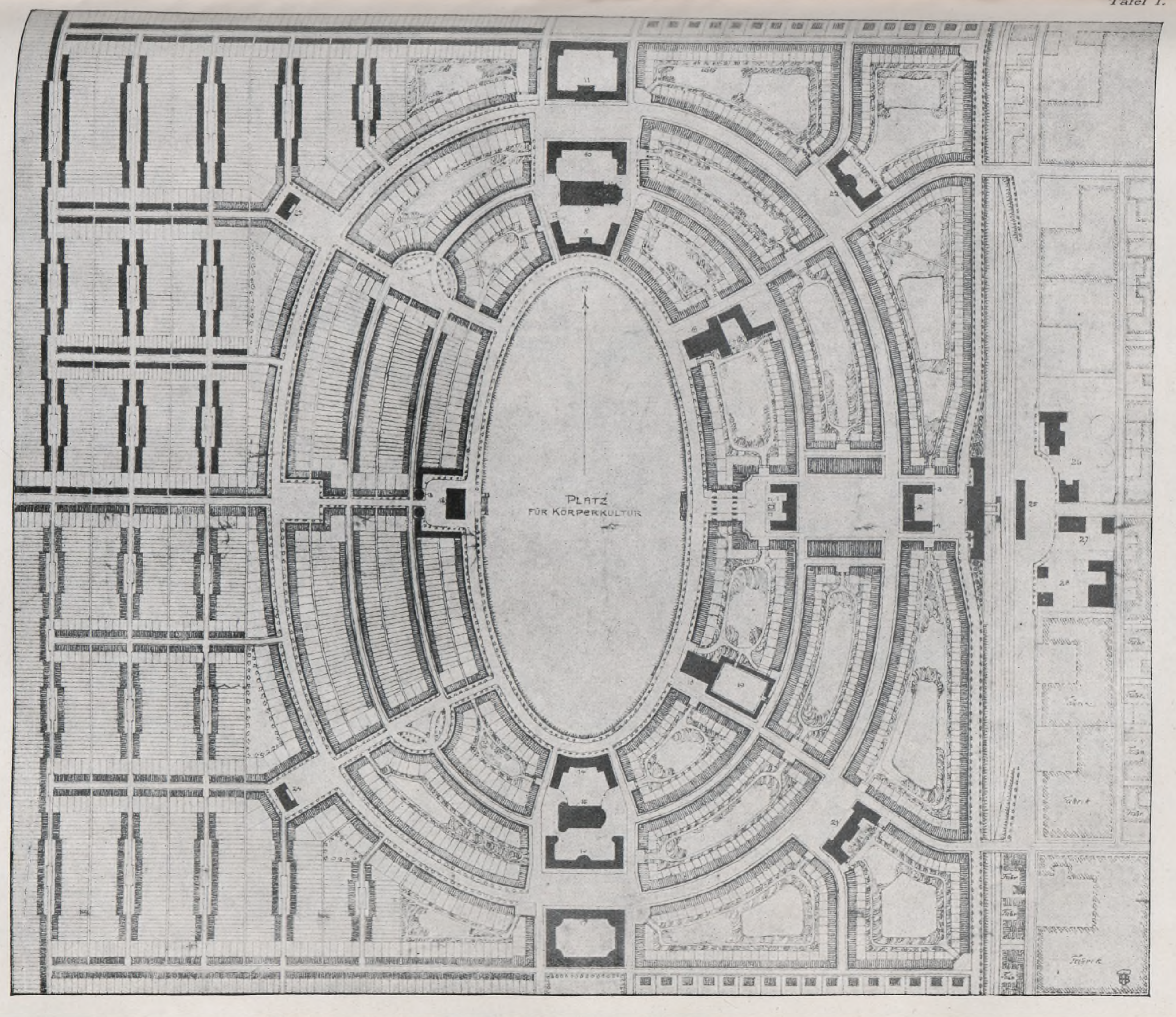
Wendt, H. die Not des städtischen Grundbesitzes. Eine ernste Zeitfrage. Wismar. M. 1.20

Weyls Handbuch d. Hygiene. 2. Aufl. Hrsg. v. C. Fraenken. Bd. IV. Bau- und Wohnungshygiene. M. 402 Abbild. u. 4 Farbentaf. Leipzig. M 47.50

Wirtz III, E., Wohnungsverhältnisse, Bauordnung u. Grundstückspolitik d. Stadt Cöln u. ihre Bedeutung f. die Allgemeinheit. M. 1 farb Tafel. Berlin. M. 1.—

Zahn, C., die Reinigung städtischer Abwässer. — A. Pritzkow, die gewerblichen Abwässer. Verunreinigung und Selbstreinigung der Gewässer — J. Wilhelmi, die biologische Selbstreinigung d. Flüsse. M. 88 Abbild. u. 2 Farbent. Leipzig. (Weyls Handbuch d. Hygiene. Lfg. 22.) M. 13.—

Zimmermann, M. G., die Farbe im Stadtbild. M. farb. u. schwarzen Abbild. Berlin. etwa M. 6.—

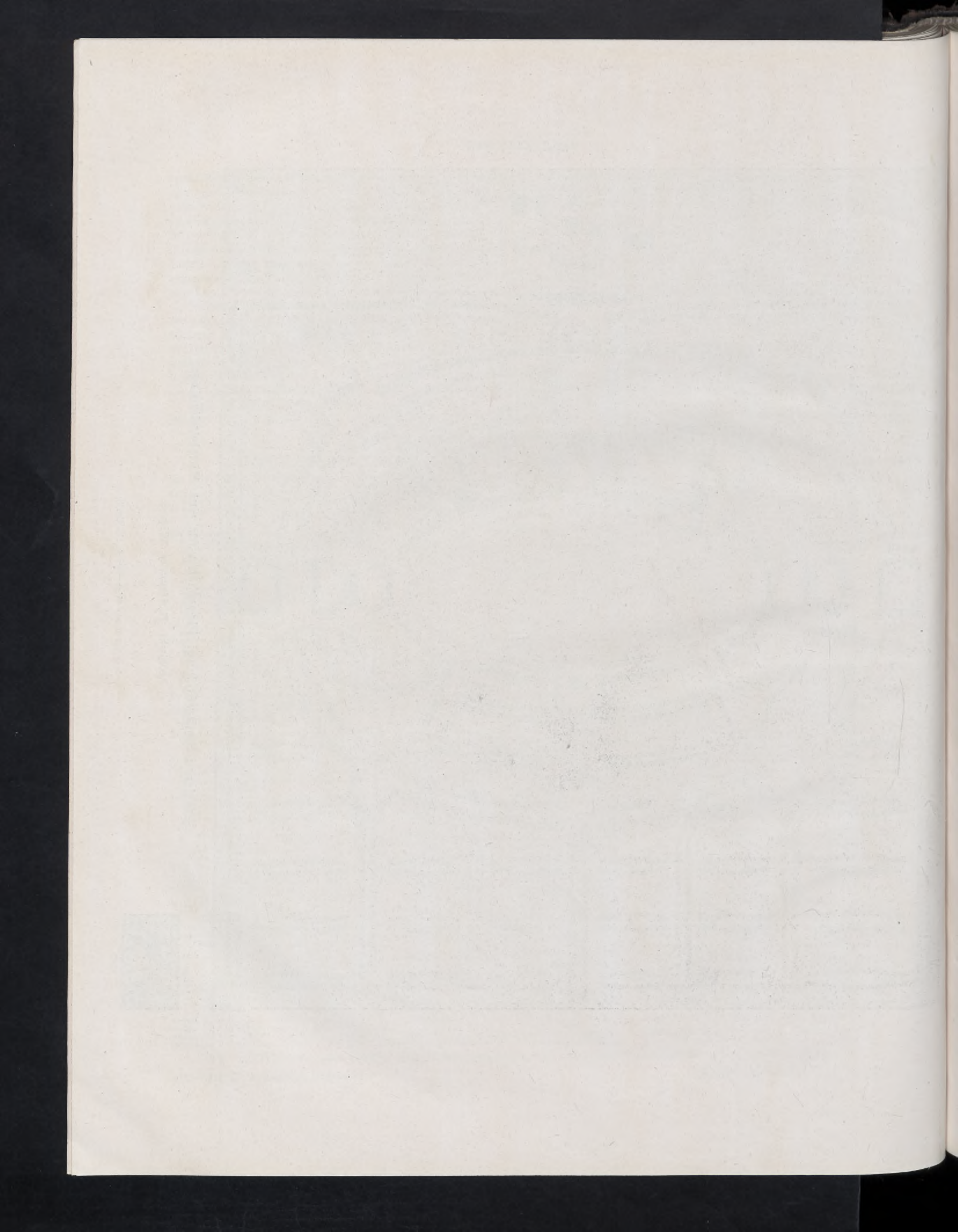


Jahrgang XII
DER STÄDTEBAU
1915

Moderne Stadtgründung: Planschema für eine Mittelstadtanlage.

Architekt: B. Hammer, Widzim.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Baulinien-Plan der Stadt-Geseke i/W.

1:4000

Entworfen:
Bielefeld, im Jahre 1912

E. Munscheid

Baulinie und Heimatschutz.

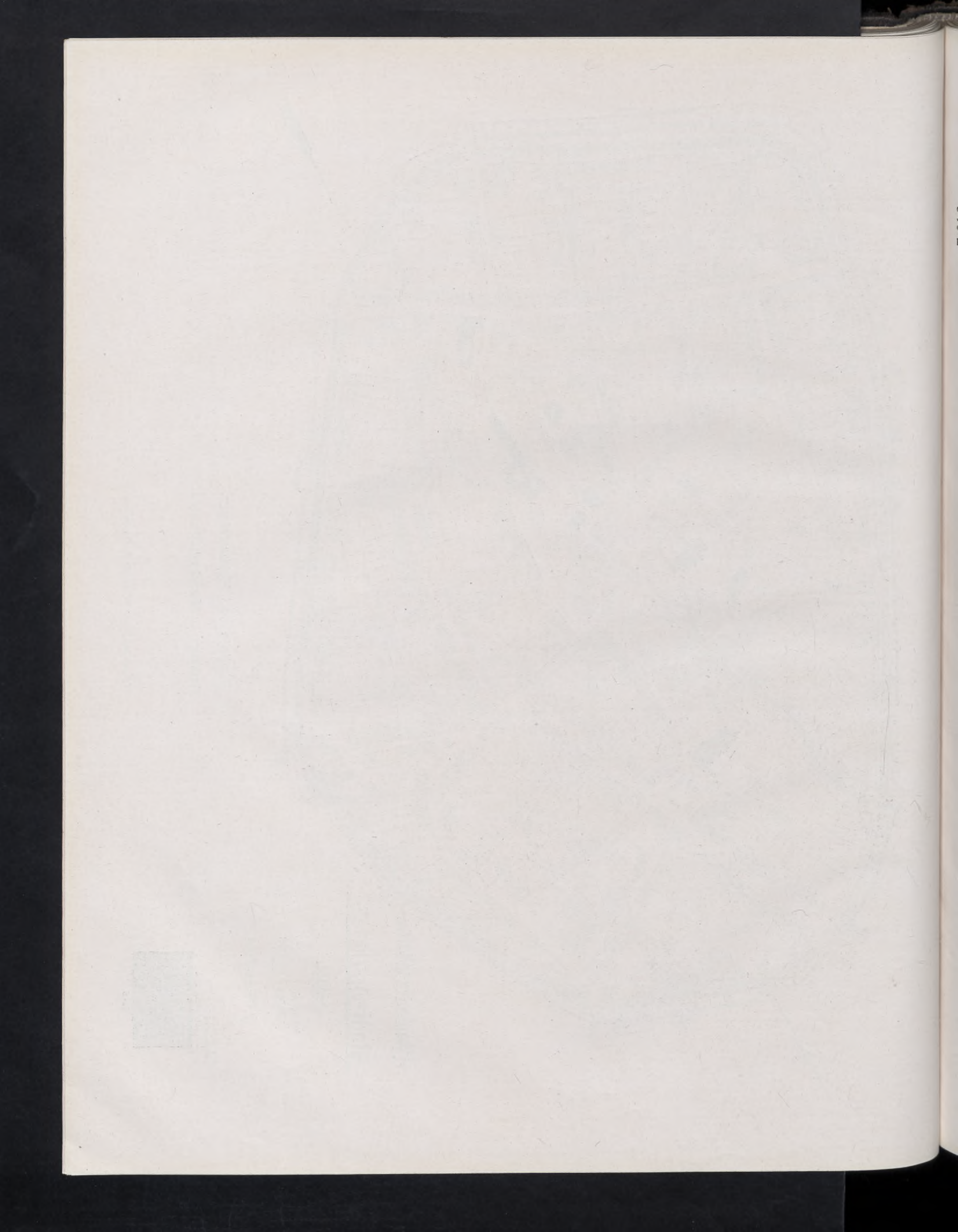
Verfasser: E. Munscheid, Bielefeld.

Jahrgang XII



1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



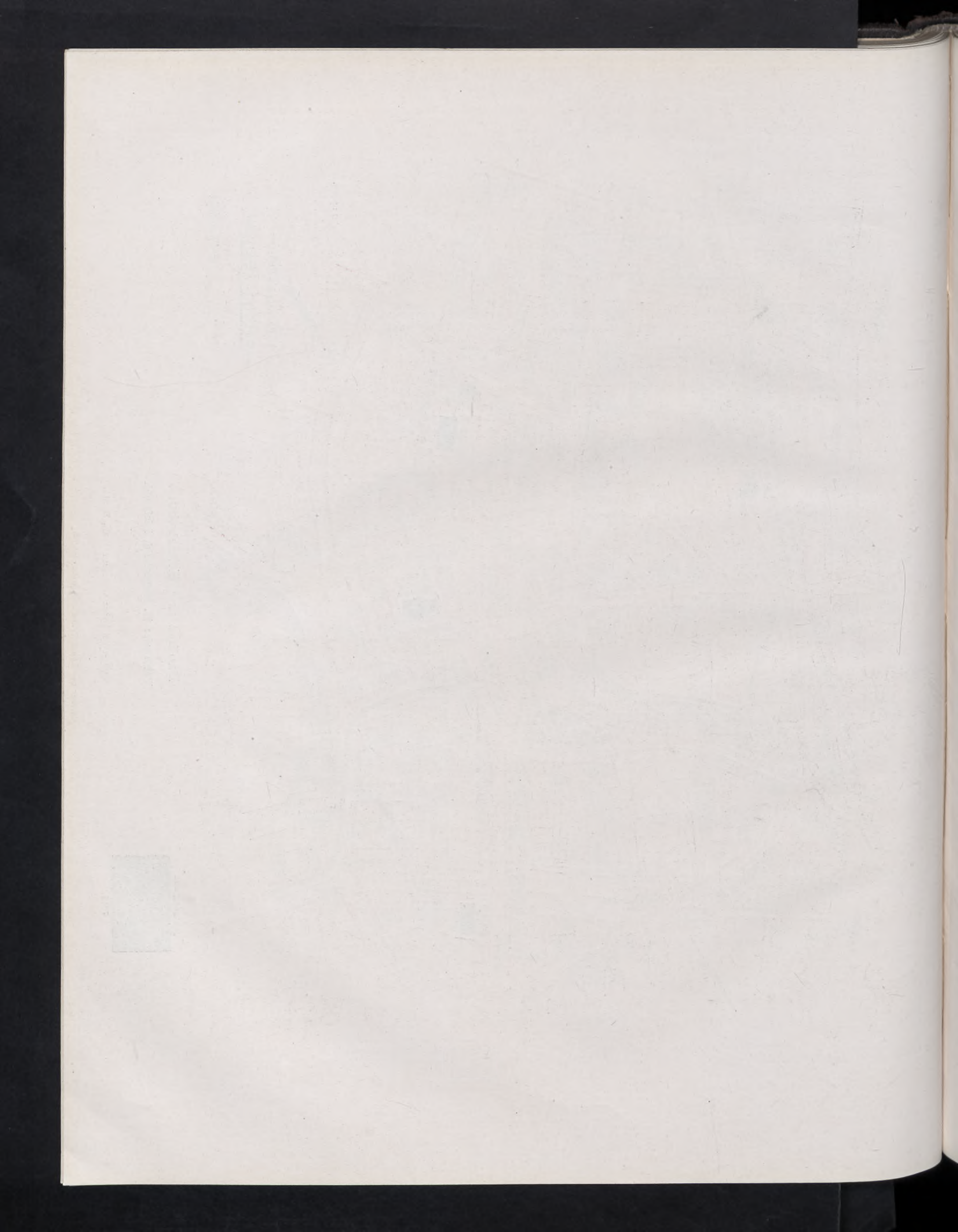


Jahrgang XII
DER STÄDTEBAU
1915

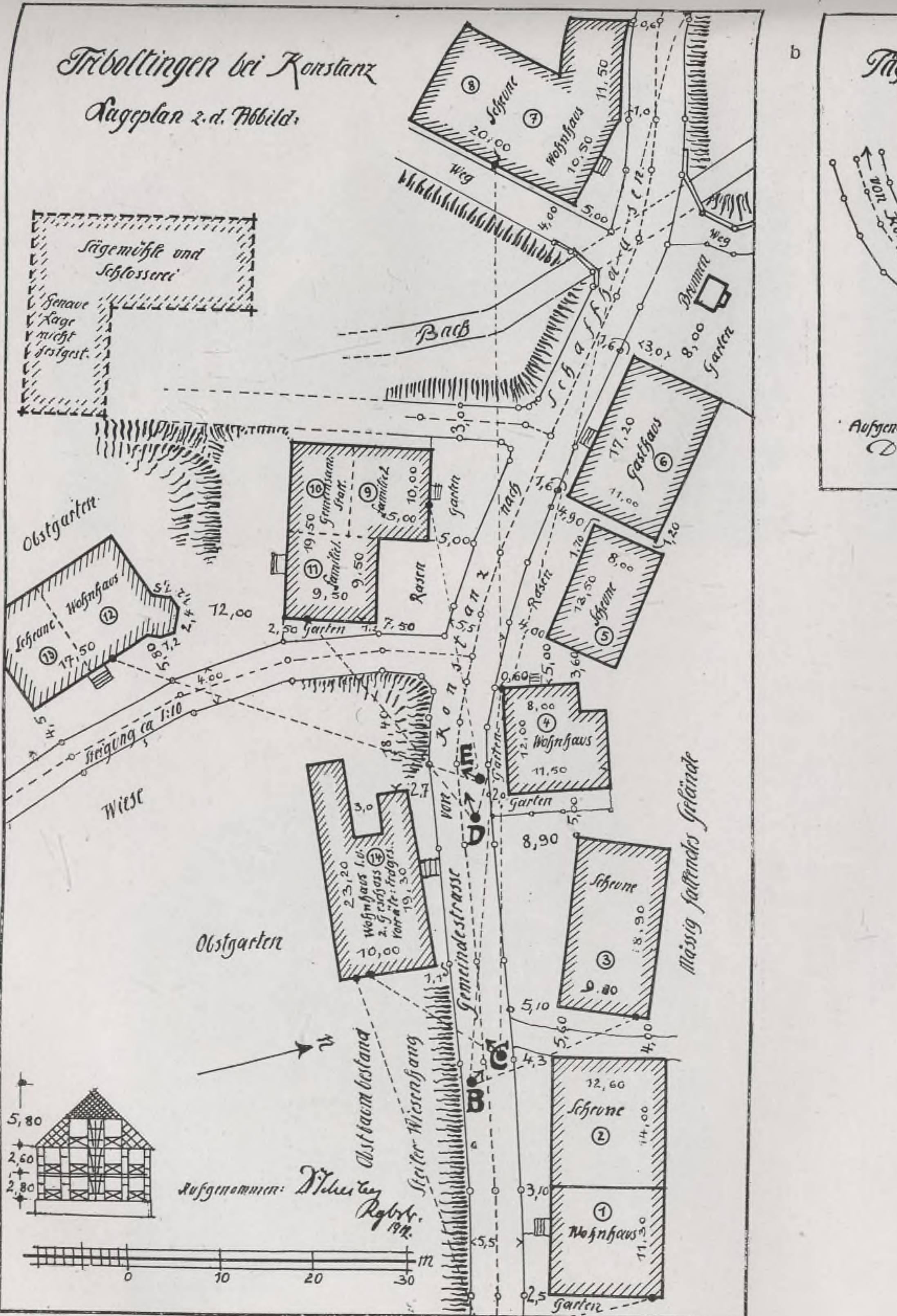
Baulinie und Heimatschutz.

Verfasser: E. Munscheid, Bielefeld.

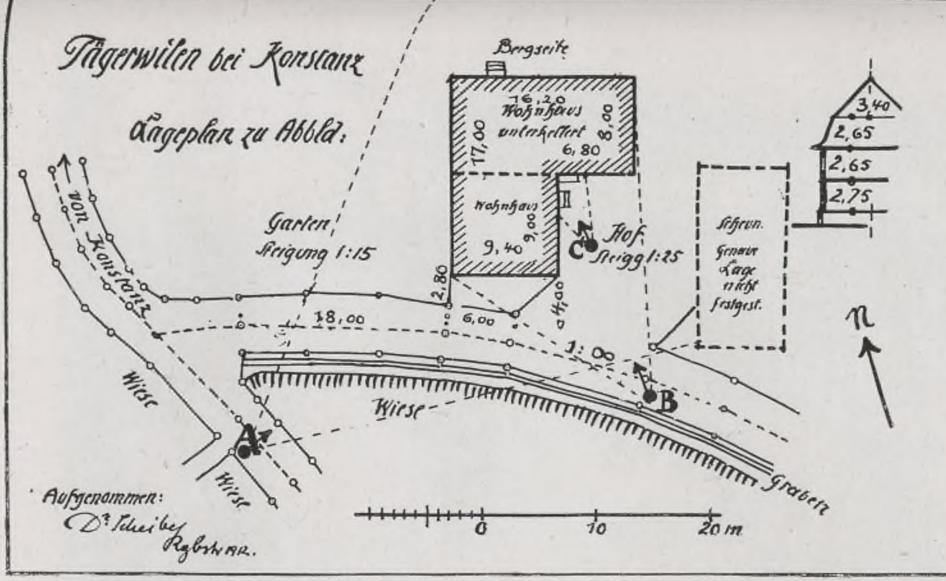
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



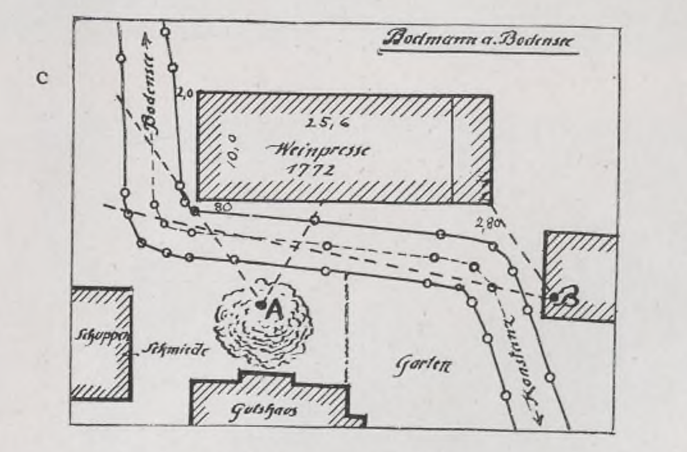
a



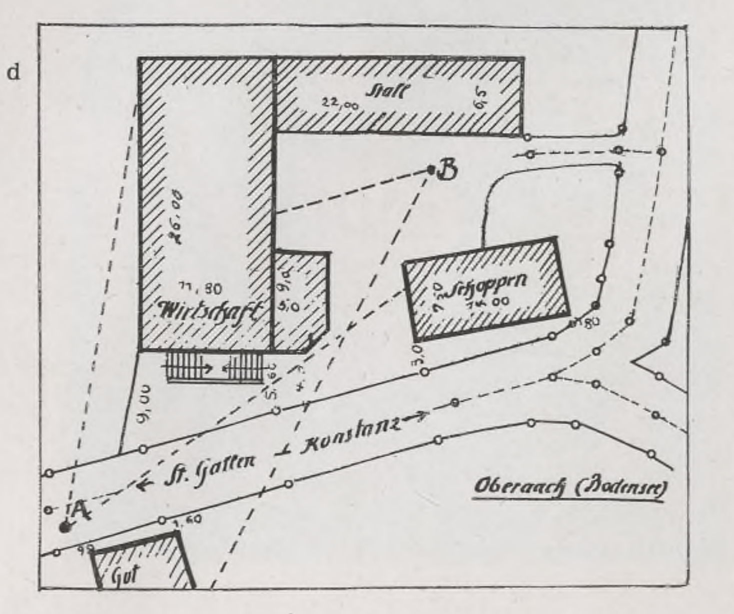
b



c



d

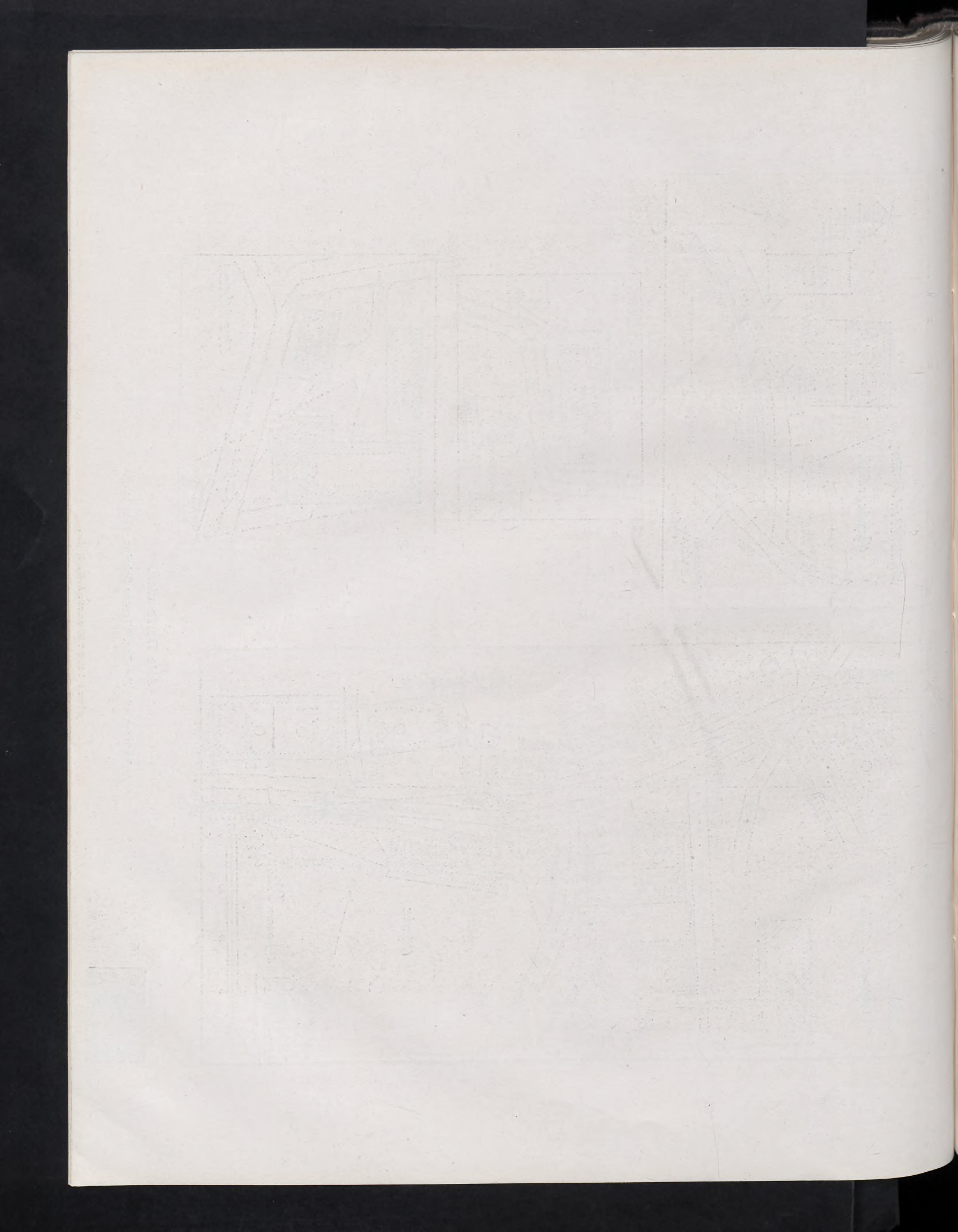


Alte Dorfbauten.

Aufnahmen von Dr.-Ing. Werner Scheibe, Hamburg.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a



b



c



d



Alte Dorfbauten.

Aufnahmen von Dr.-Ing. Werner Scheibe, Hamburg.

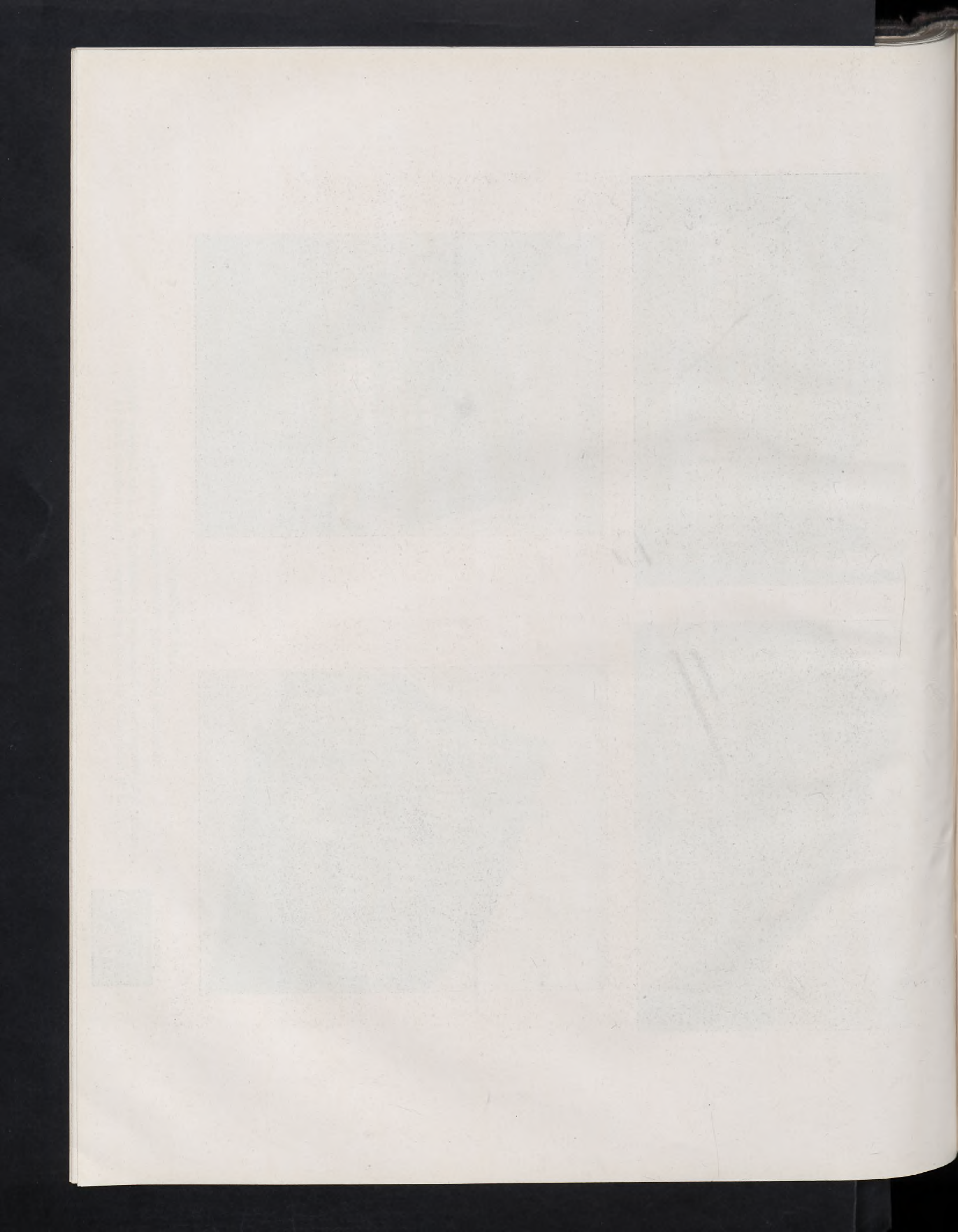
a) und b) Alte Weinpresse in Bodman am Überlinger See — siehe Lageplan Tafel 4c.
c) und d) Gasthaus in Oberaach am Bodensee — siehe Lageplan Tafel 4d.

Jahrgang XII



1915

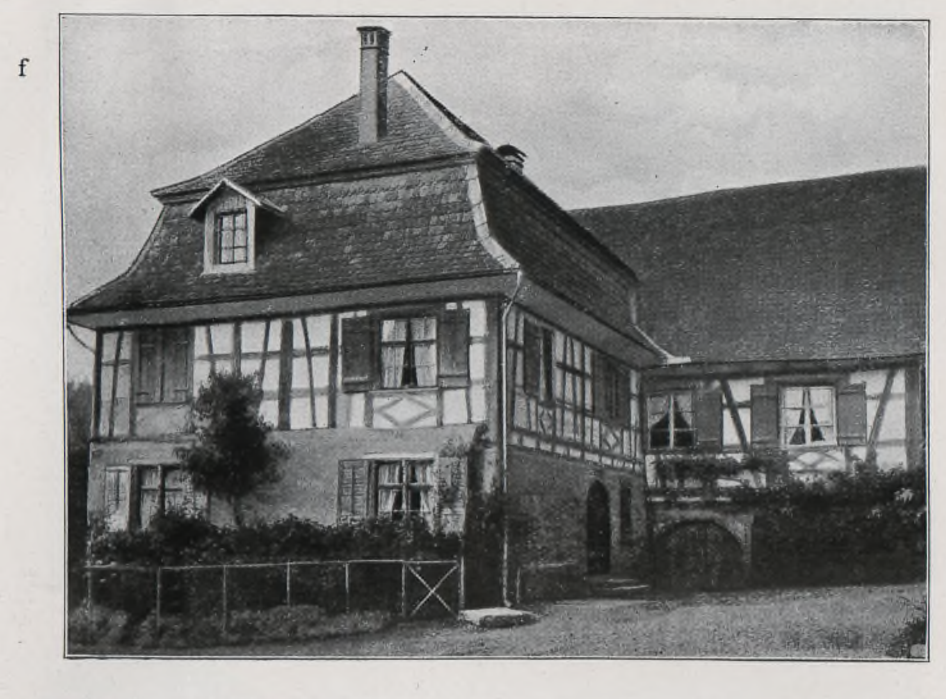
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



e



f



g



h



Alte Dorfbauten.

Aufnahmen von Dr.-Ing. Werner Scheibe, Hamburg.

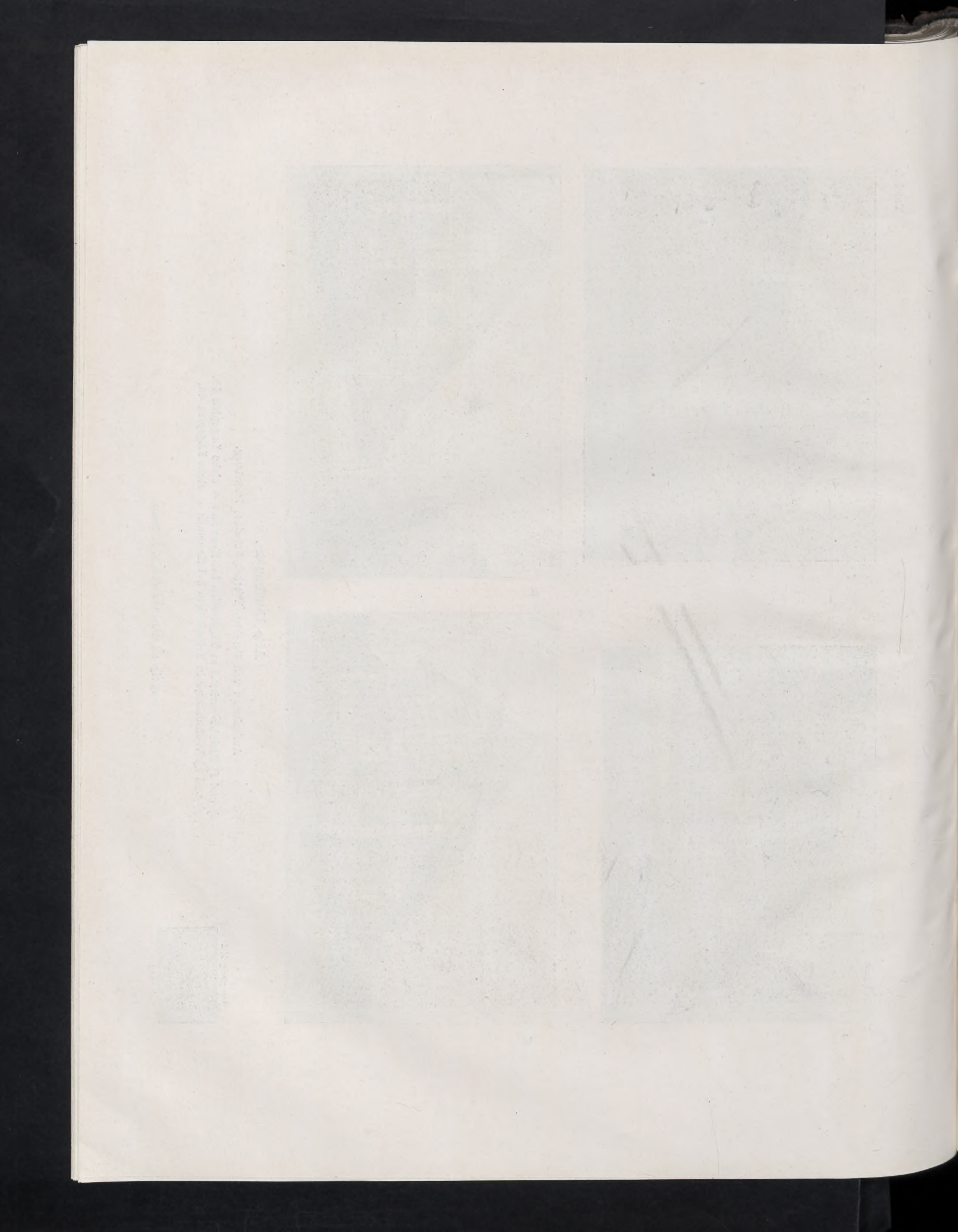
e) und f) Kleinbürgerhaus in Tägerwilen bei Konstanz — siehe Lageplan 4b.
g) und h) Wohnhäuser in Triboltingen bei Konstanz – siehe Lageplan 4a.

Jahrgang XII



1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



i



k



l

m





Alte Dorfbauten.

Aufnahmen von Dr.-Ing. Werner Scheibe, Hamburg.

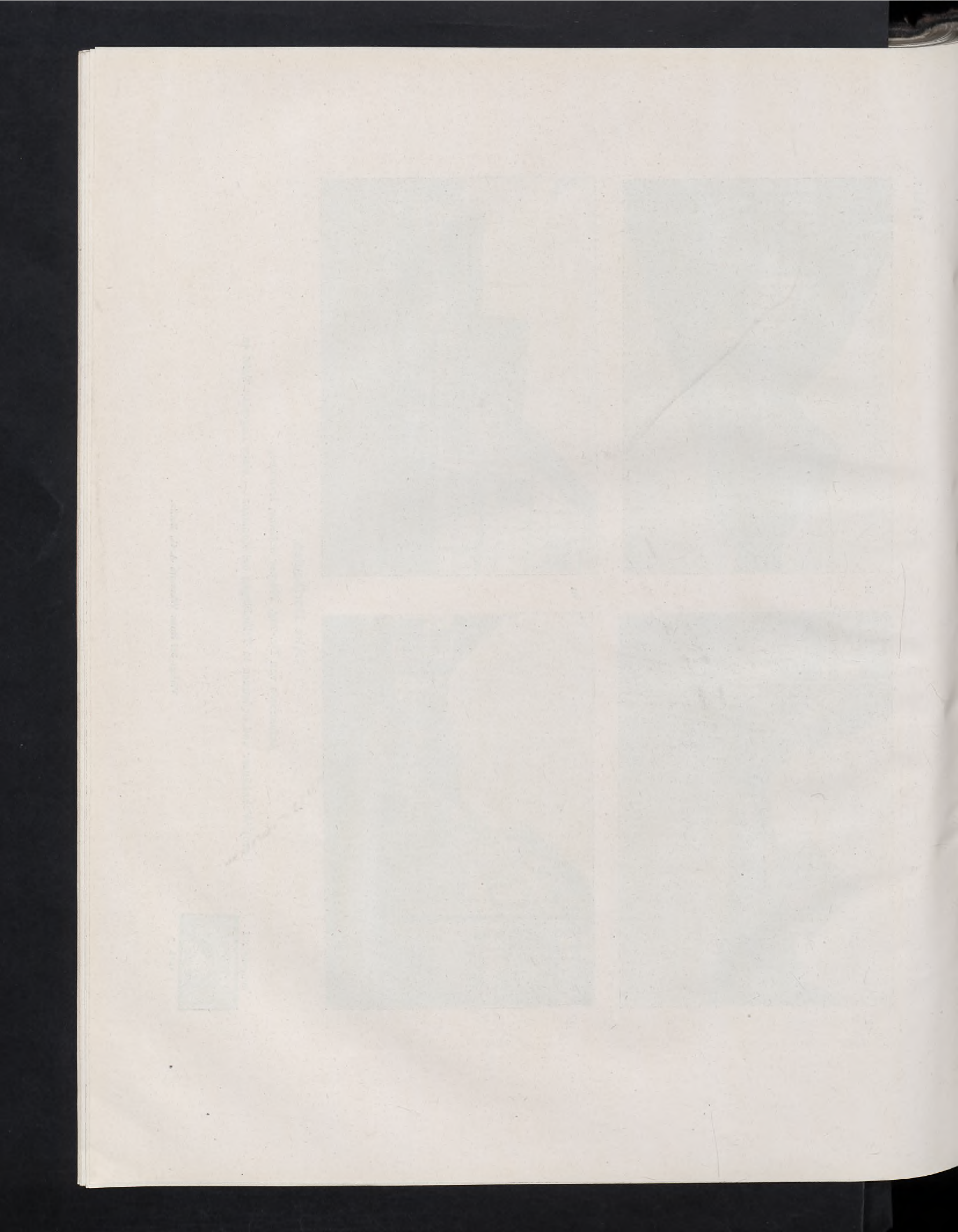
i—m) Wohnhäuser und Scheunen in Triboltingen bei Konstanz — siehe Lageplan Tafel 4a.

Jahrgang XII

DER STÄDTEBAU

1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



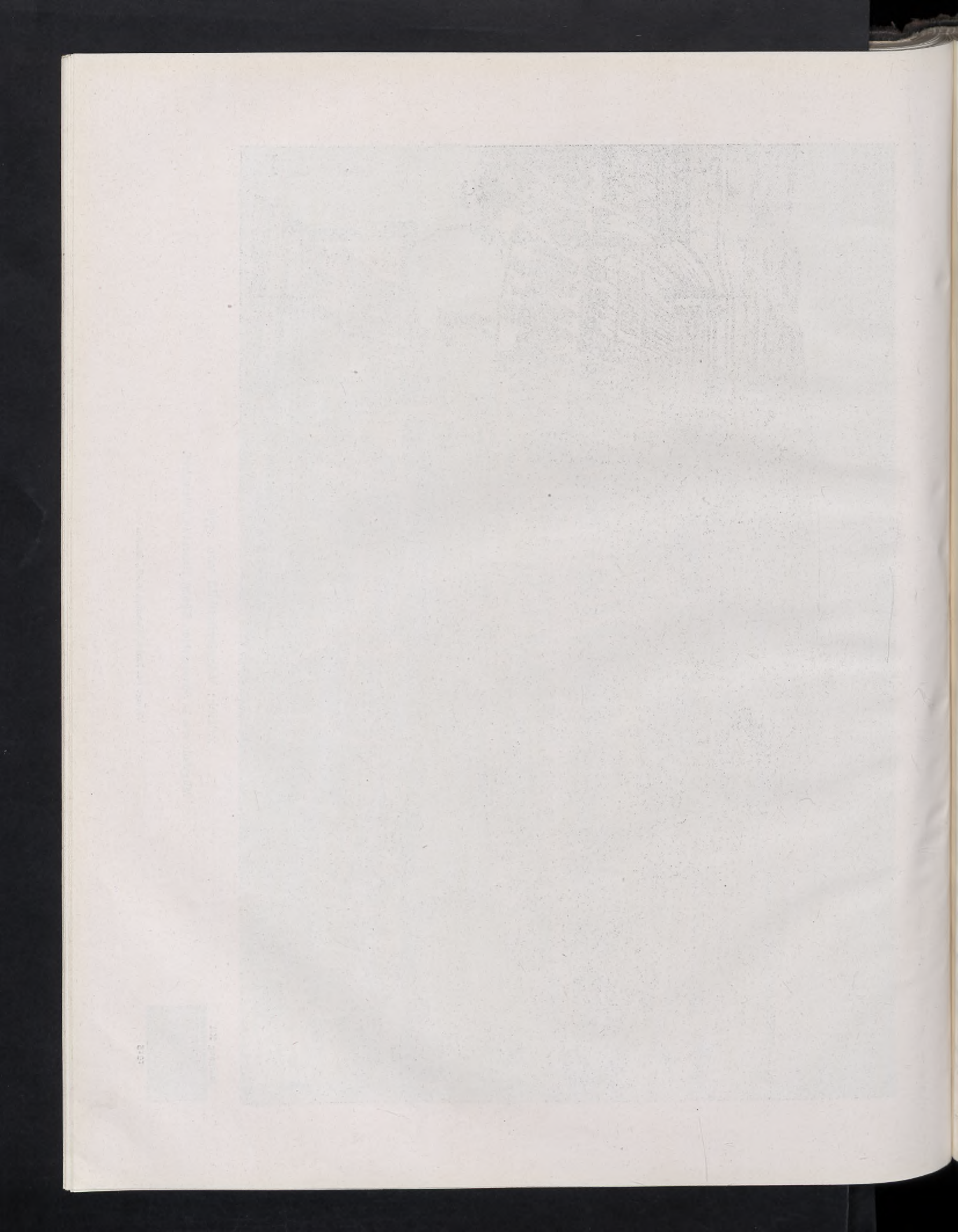


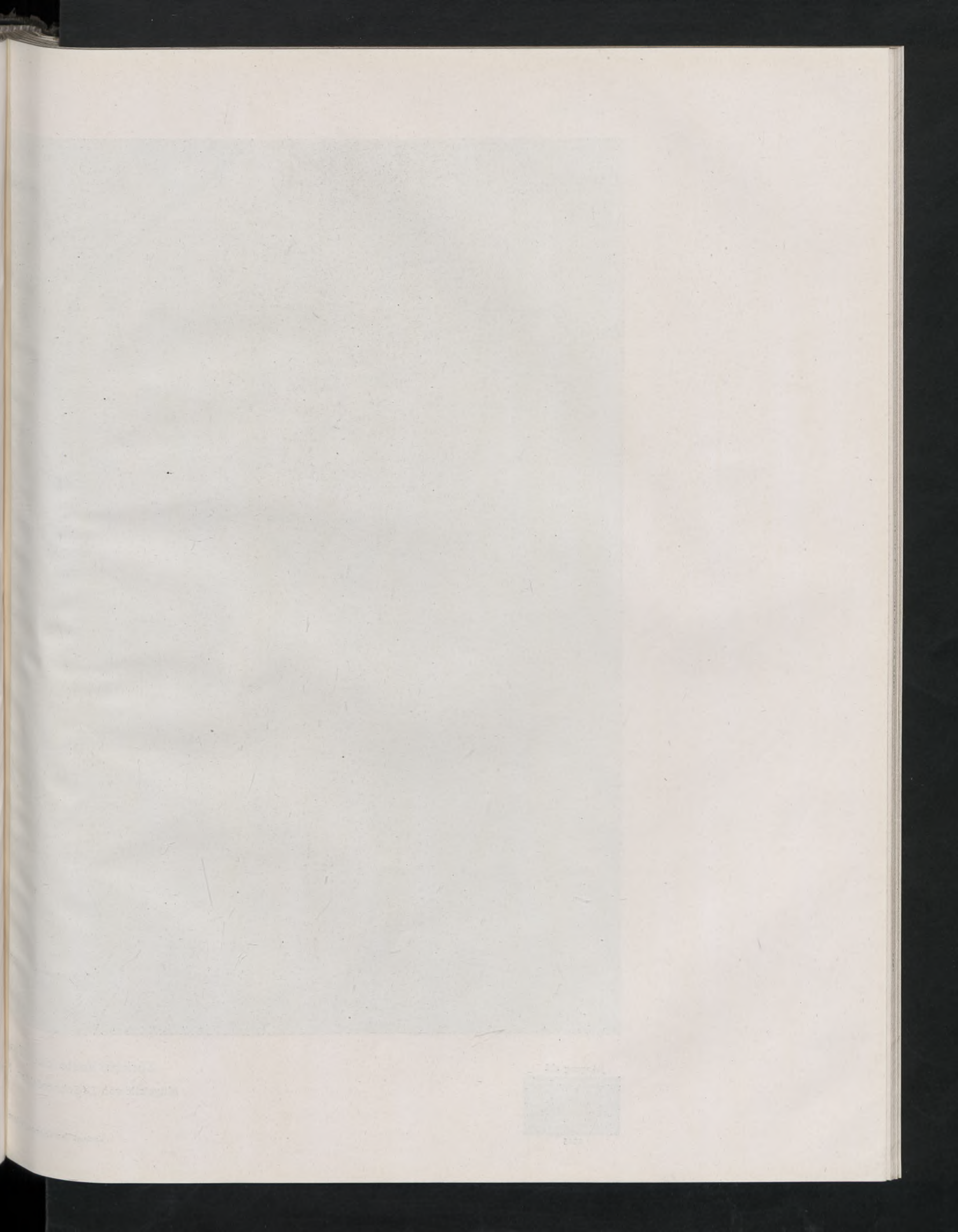
Zürich: Vogelschaubild von 1576.

Mitgeteilt von L. Schoenfelder, Königl. Baurat in Düsseldorf.

Jahrgang XII
DER STÄDTEBAU
1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





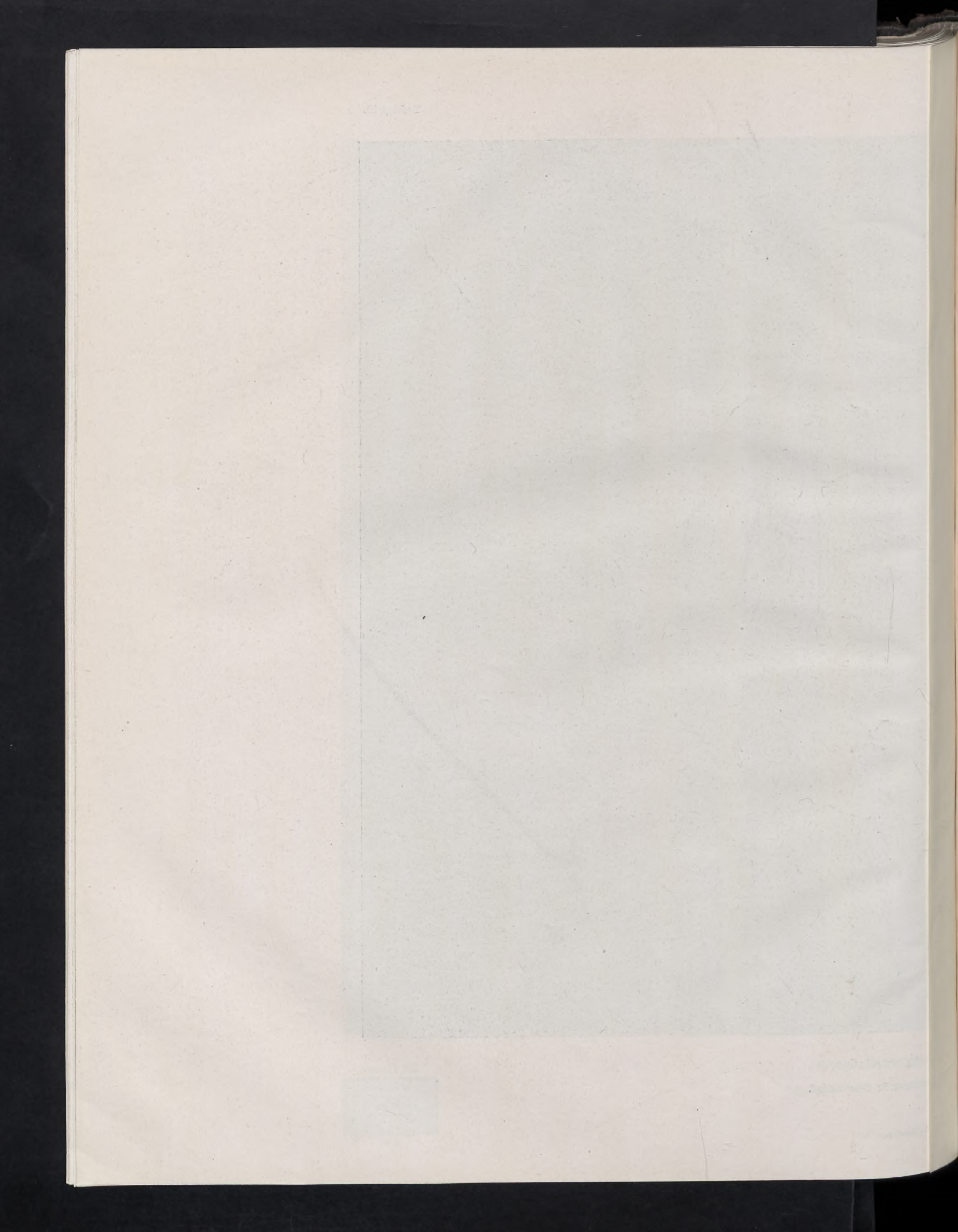


Zürich: Karte der Umgebungen von 1650.

Mitgeteilt von L. Schoenfelder, Königl. Baurat in Düsseldorf.

Jahrgang XII
DER STÄDTEBAU
1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



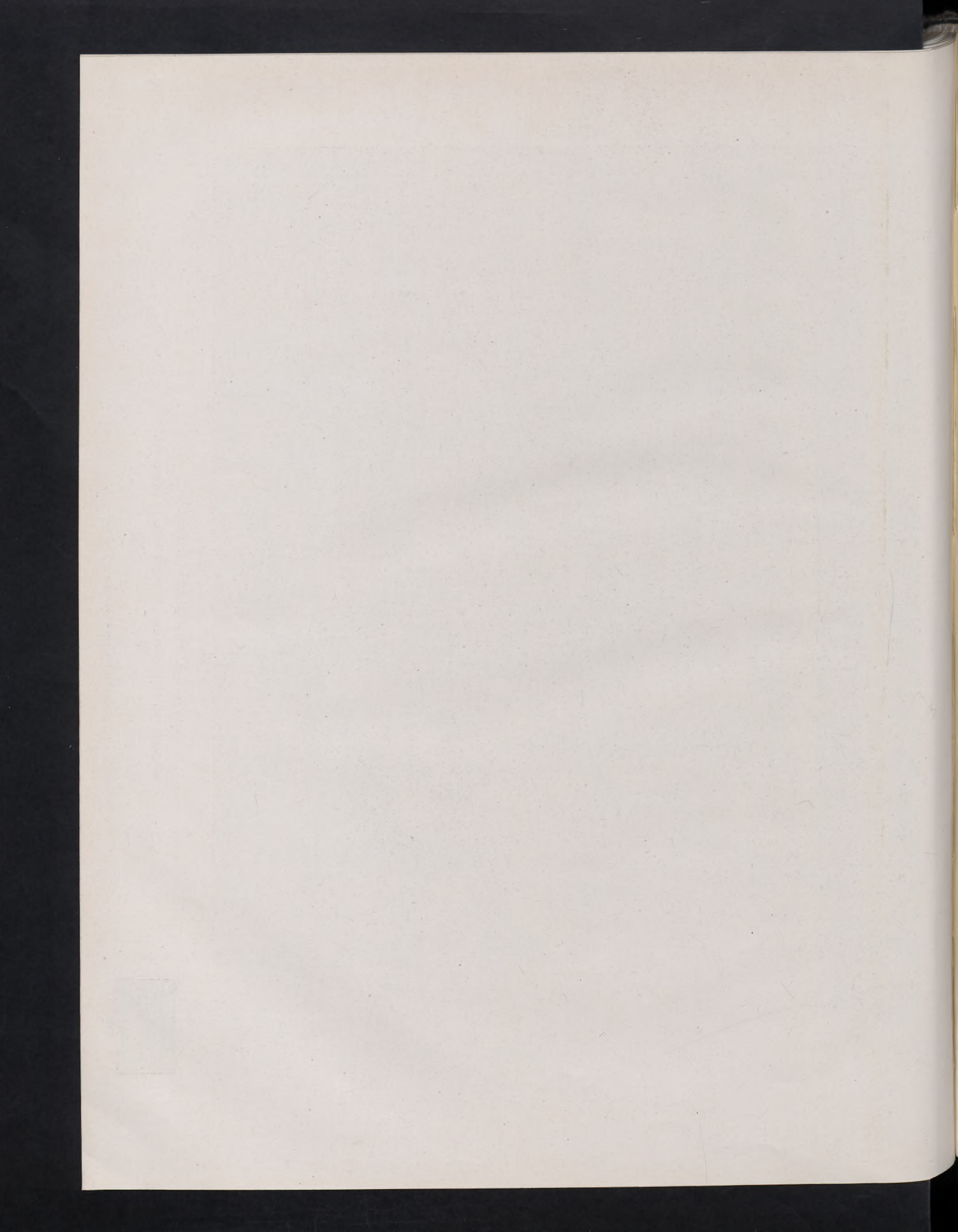


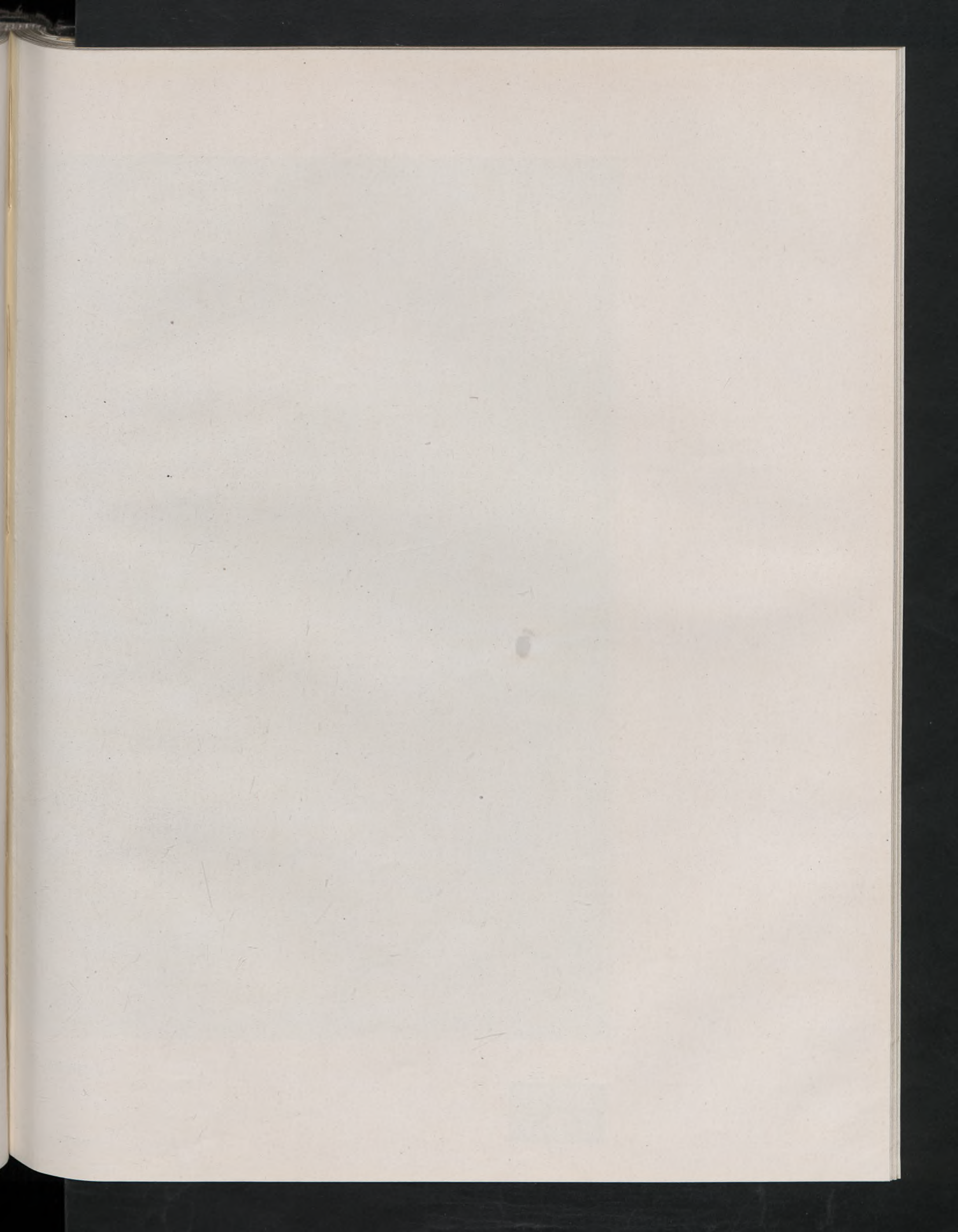
Zürich: Stadtplan von 1800.

Mitgeteilt von L. Schoenfelder, Königl. Baurat in Düsseldorf.

Jahrgang XII
DER STÄDTEBAU
1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

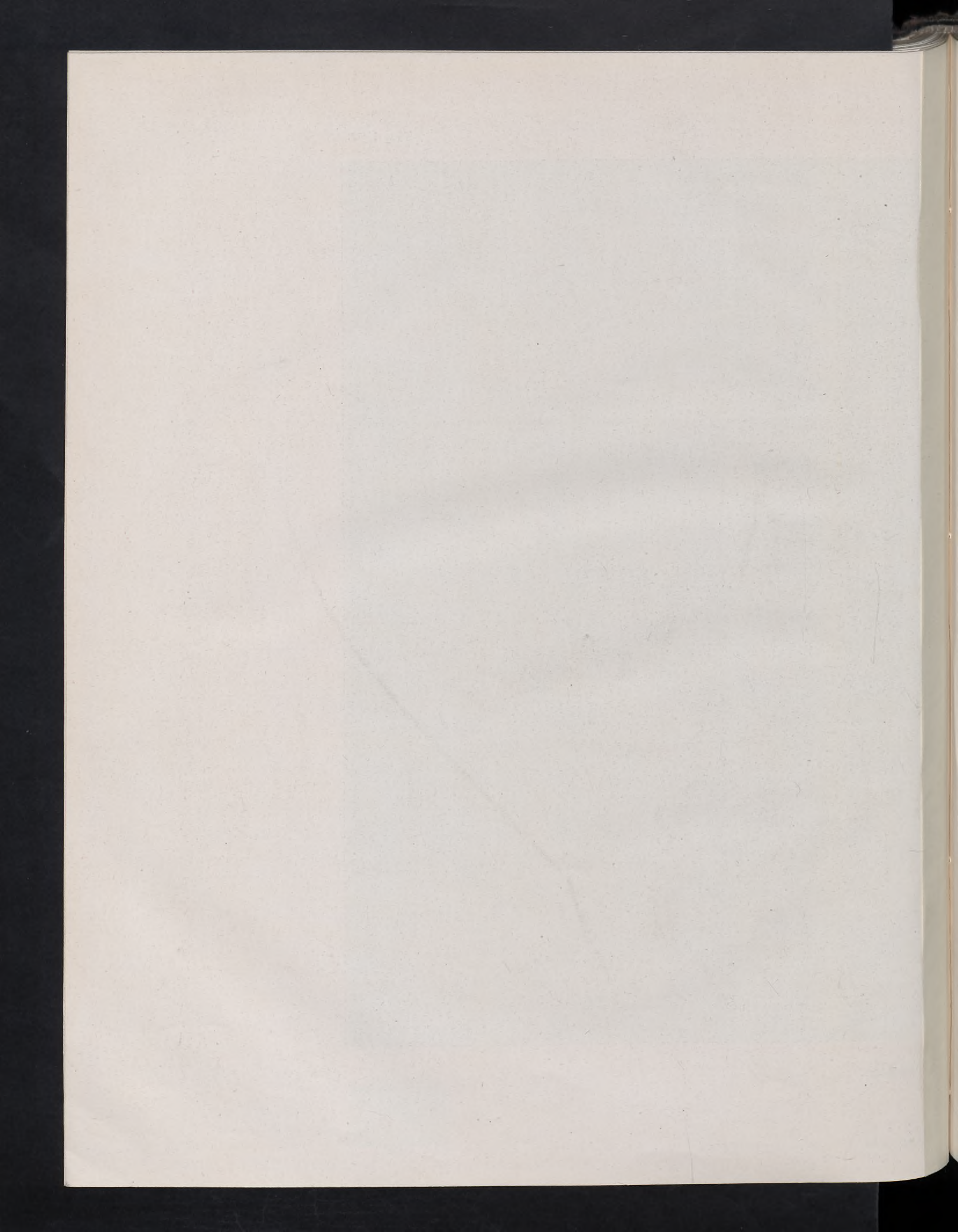


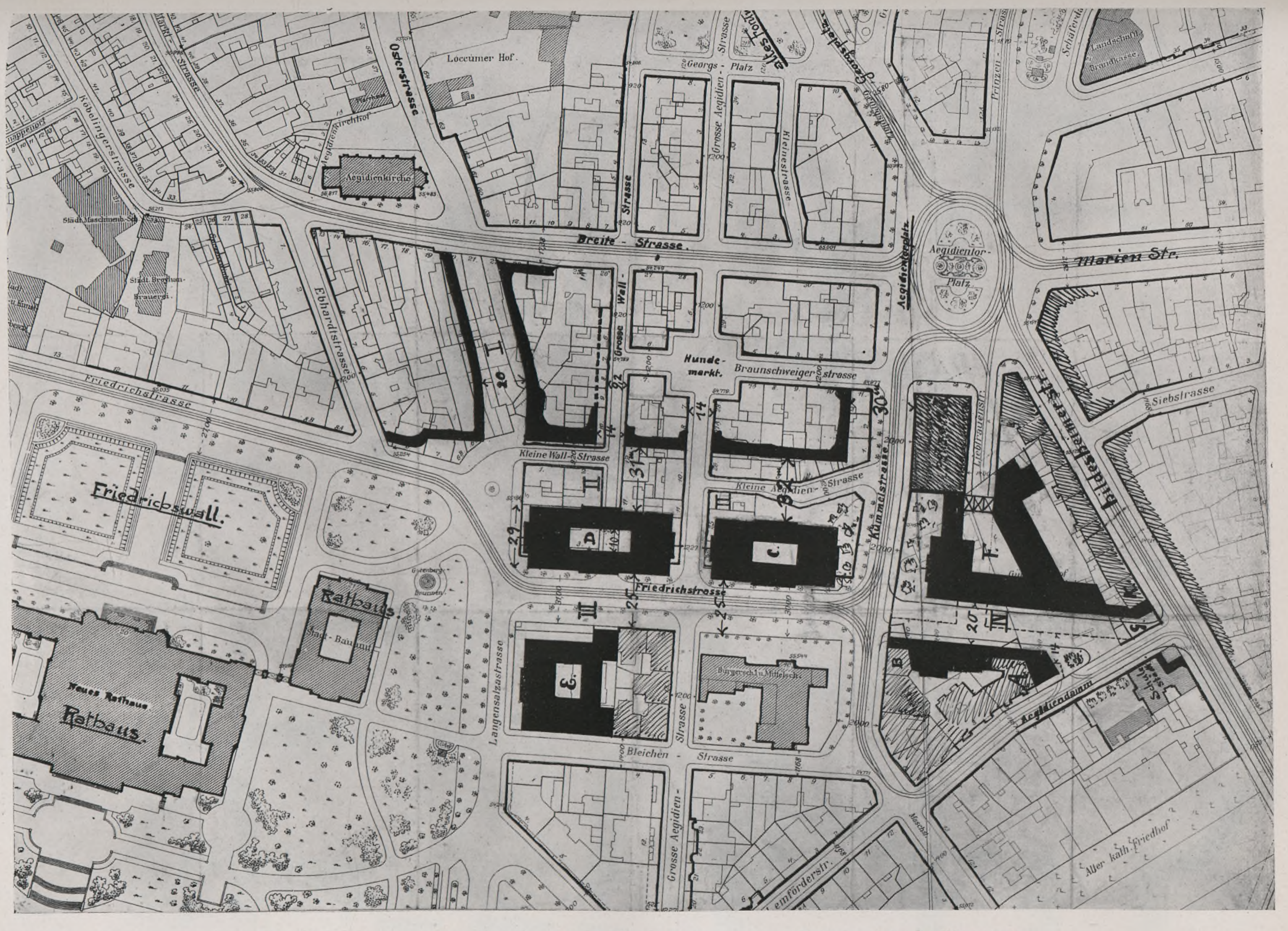




Zürich: Heutiger Stadtplan.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



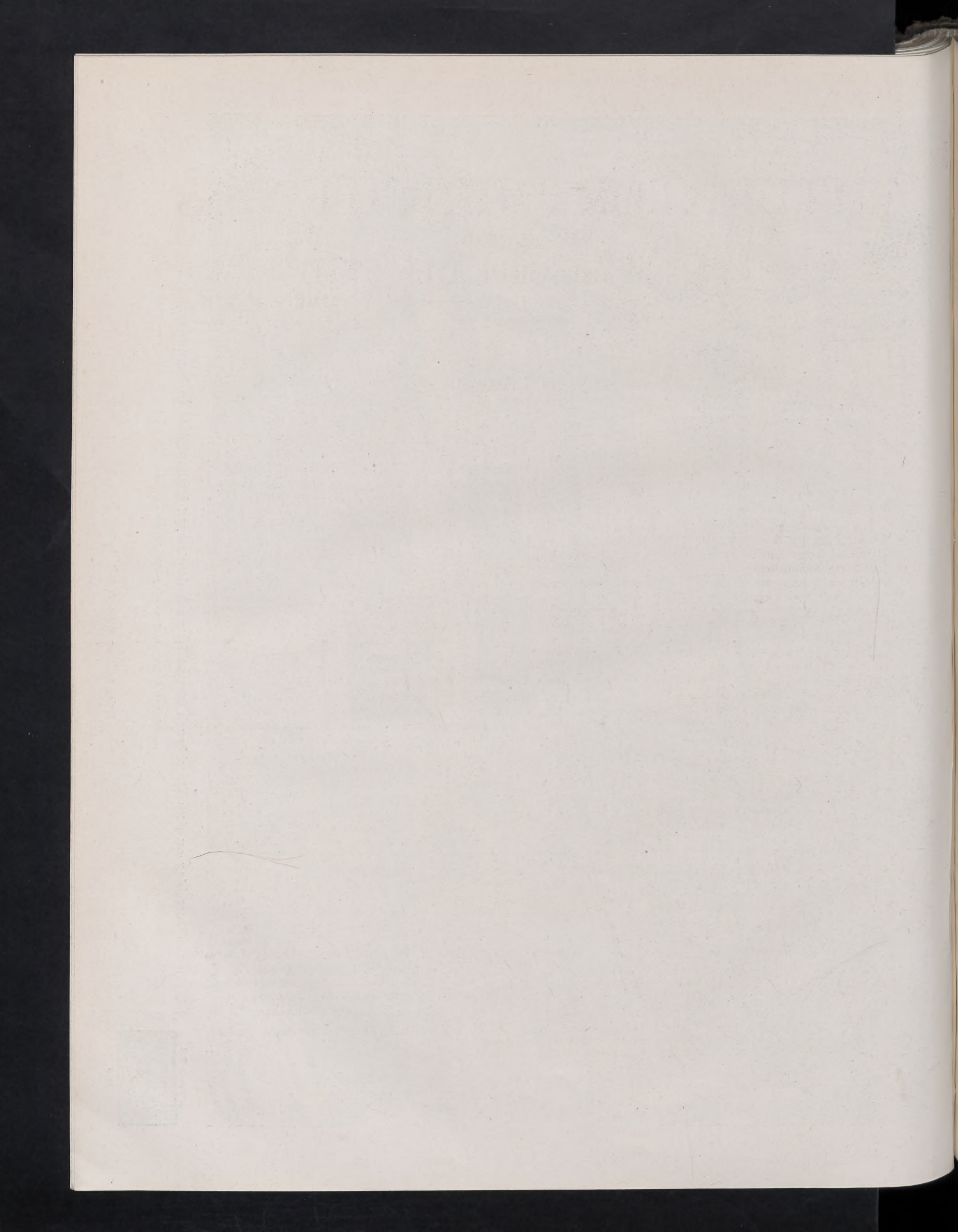


Vorschlag zu dem Durchbruch (I und II) nach dem neuen Rathausplatz in Hannover.

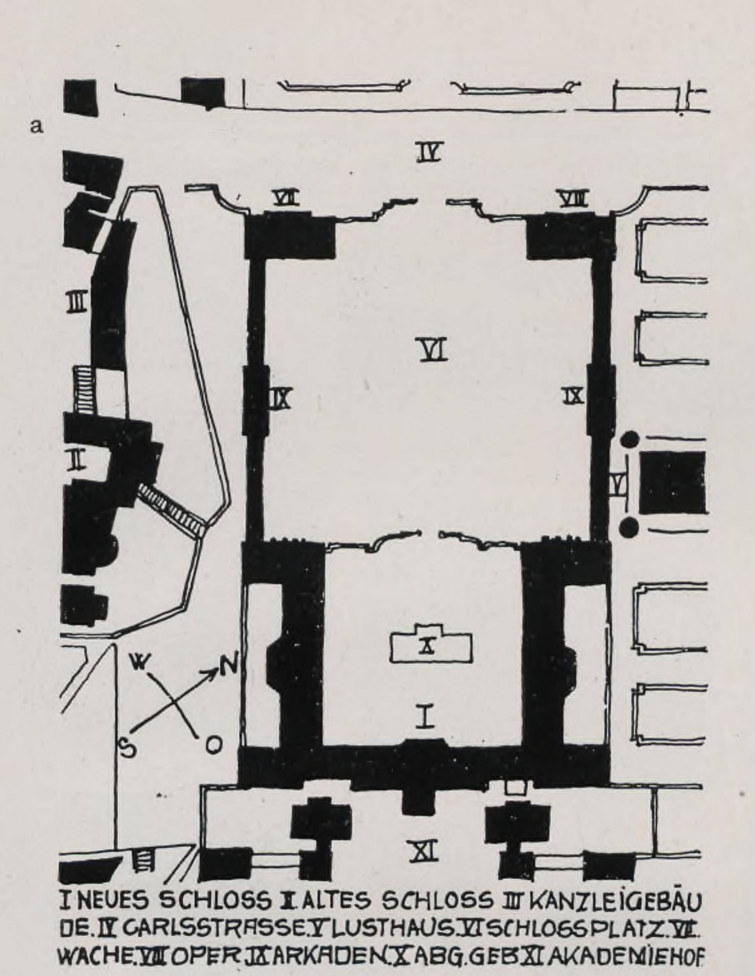
Architekt: A. Knoch, Hannover-Waldhausen.

Jahrgang XII
DER STÄDTEBAU
1915

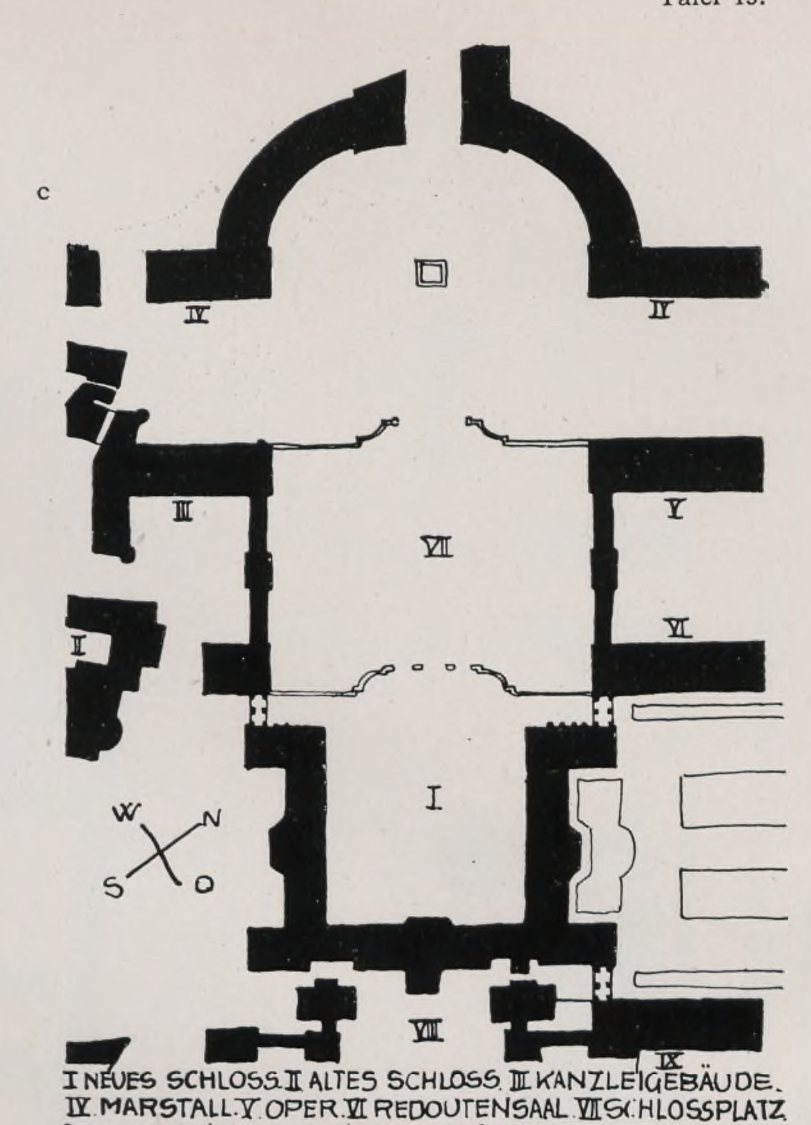
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a



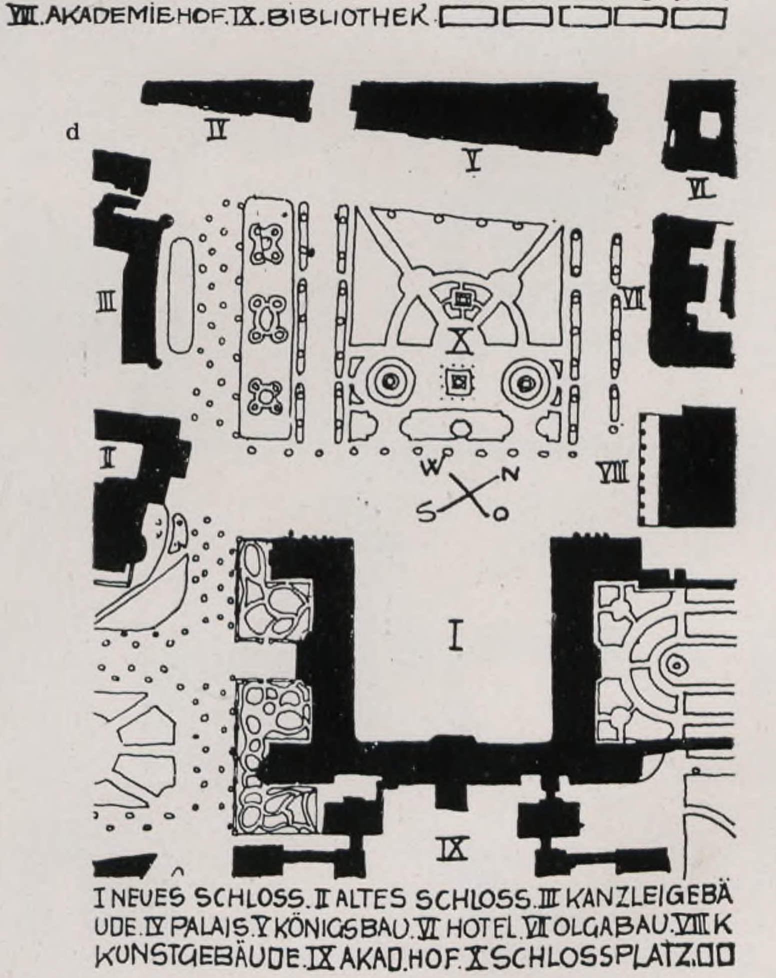
c



b

I NEUES SCHLOSS. II ALTES SCHLOSS. III KANZLEIGEBÄU
DE. IV LUSTHAUS V AKADEMIEHOF

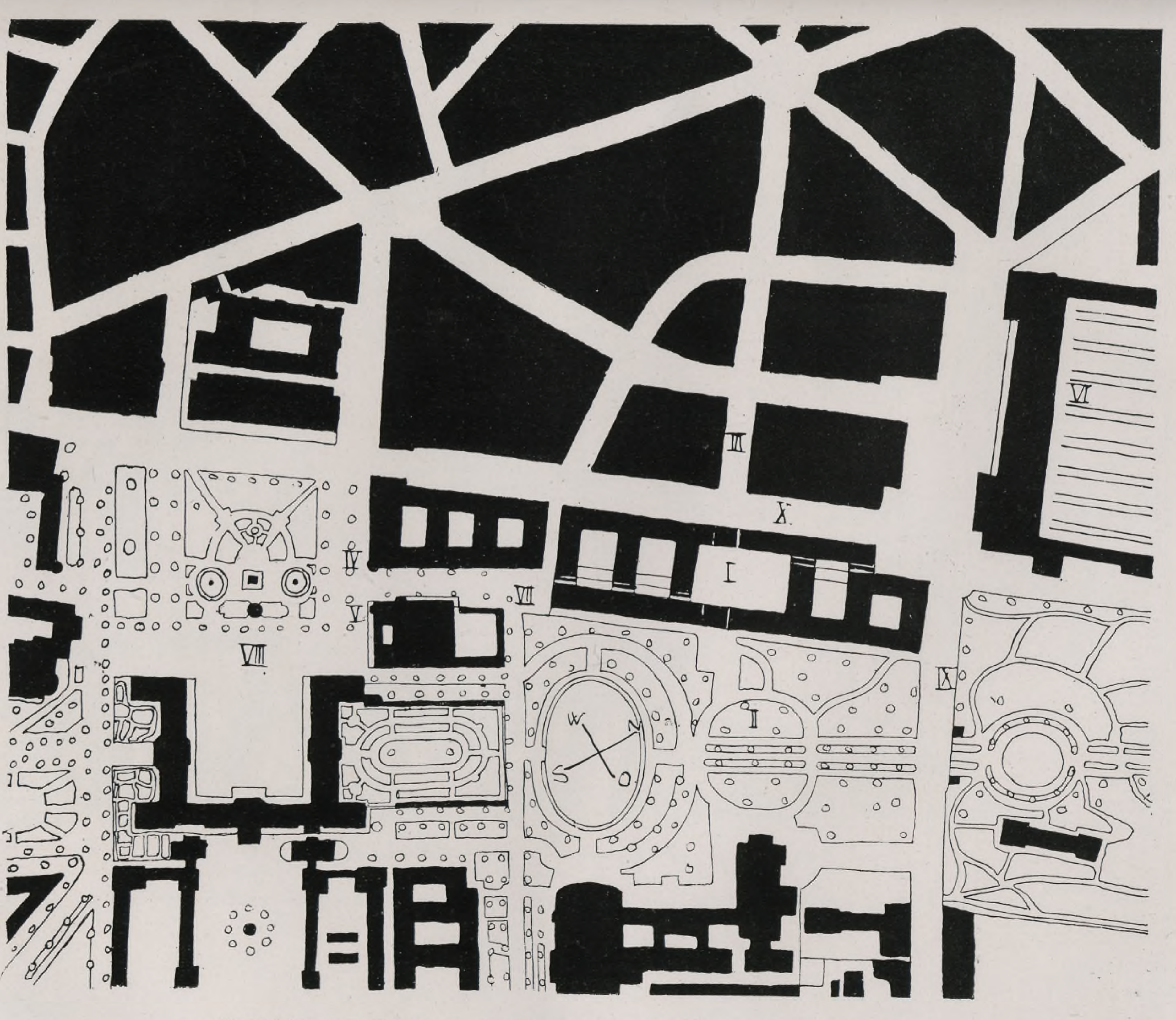
d



Zur Entwicklungsgeschichte des Schloßplatzes zu Stuttgart.

a) Entwurf von Leopold Retti, nach dem der Schloßbau begonnen wurde, mit Arkadenhof. — b) Änderung des Entwurfes von Balthasar Neumann durch Querlegung der Schloßachse. — c) Wiederherstellung des ersten Entwurfes für das Schloß von Pierre Louis Philippe de la Guêpièrre mit Arkadenanlage im Verein mit Hofbaumeister Fischer. — d) Ausgeführter Schloßbau mit Schloßplatz von Baudirektor v. Leins und Hofgärtner Hackländer.

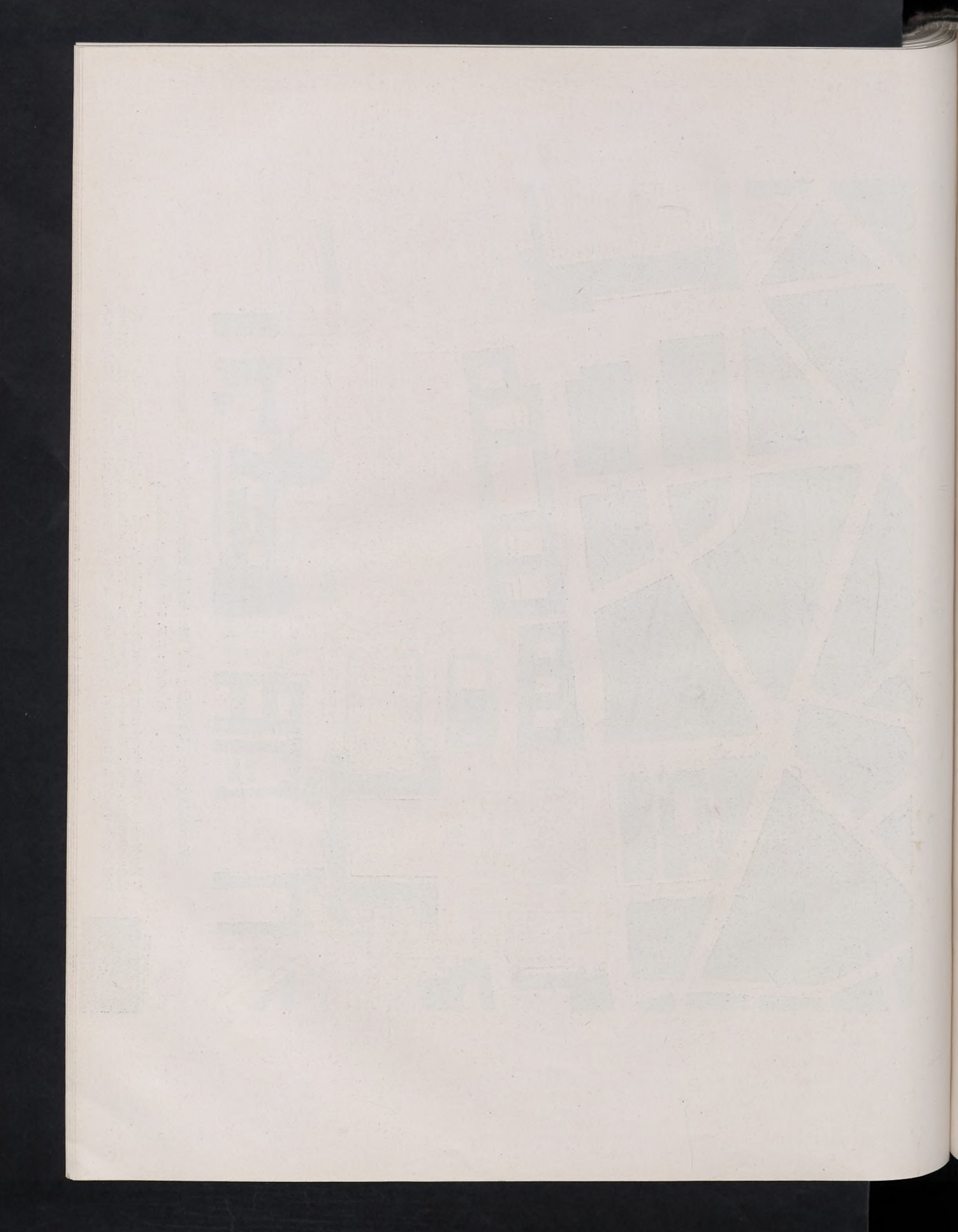
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Vorschlag zur Erhaltung der Blockeinheit gegenüber der Theatergruppe.

Architekt: J. F. Haeuselmann, Stuttgart.

I. Baublock an Stelle des abzubrechenden Marstallgebäudes. — II. Schloßgarten. — III. Neue Straße des Bahnhofsviertels. — IV. Olgabau. — V. Kunsthalle. — VI. Neues Bahnhofsgebäude. — VII. Einfahrt zum Schloßgarten. — VIII. Schloßplatz. — IX. Neue Straße durch den Schloßpark. — X. Neue Königsstraße.



West

BAHNHOF STRASSE

RENNWEG

OETENBACH-GASSE

STADTHAUSSTRASSE

WERDMÜHLE PLATZ

WERDMÜHLESTRASSE

LINDENHOFSTRASSE

BAHNHOF-STRASSE

BEATEN-GASSE

SCHÜTZEN-GASSE

WAISENHAUS-GASSE

BAHNHOFPLATZ

BEATENPLATZ

LINDENHOF

SCHIPFEQUAI

LIMMATFLUSS

RATHAUSBRÜCKE

STADTHAUSBRÜCKE

BEATENBRÜCKE

BAHNHOFBRÜCKE

LIMMATQUAI

LEONHARDPLATZ

Süden

Norden

Osten

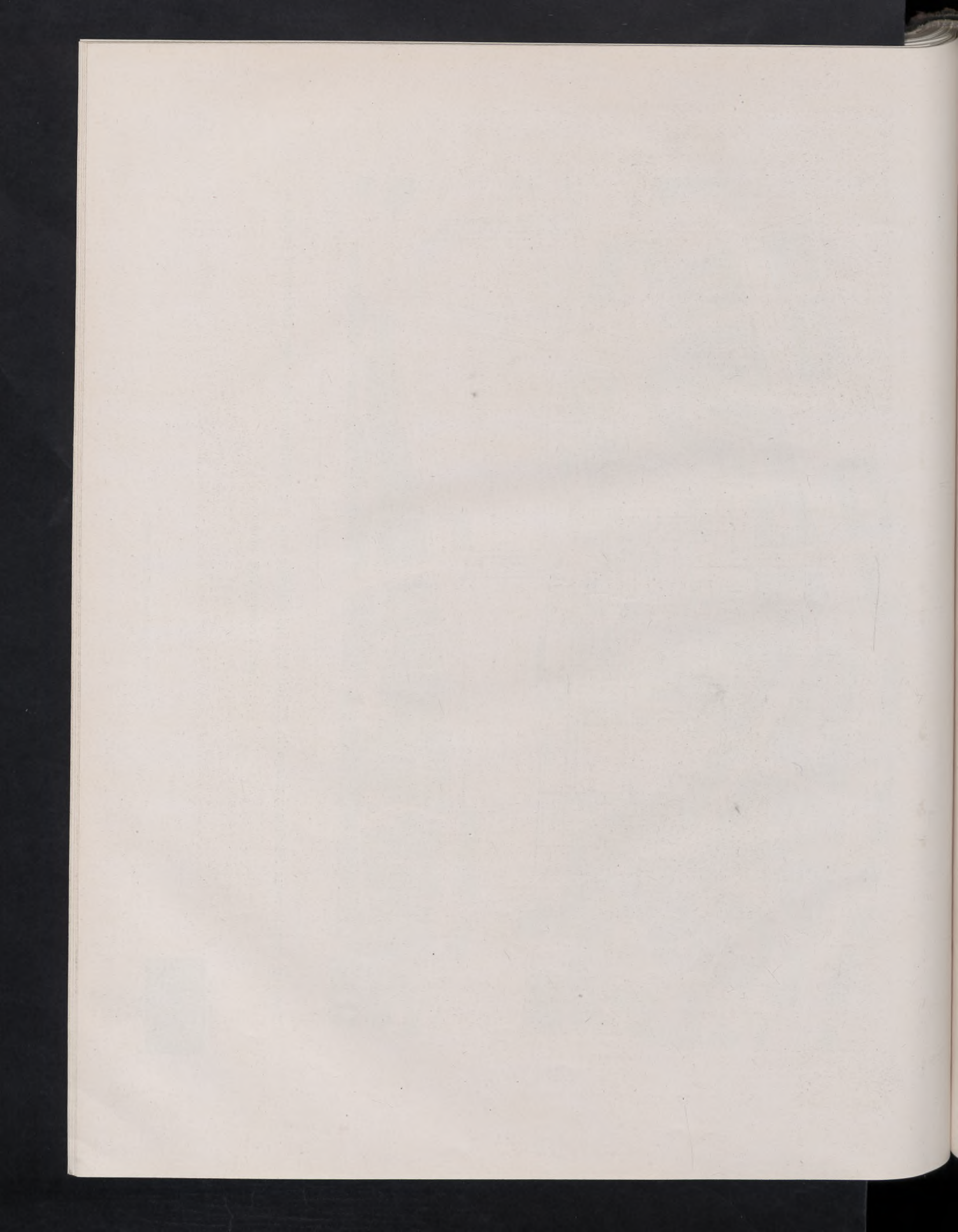
100 50 0 100 200 Meter

Lageplan für die neue Stadthausanlage in Zürich mit Spiralstraße von der Stadthausbrücke zum Lindenhof (a bis i).

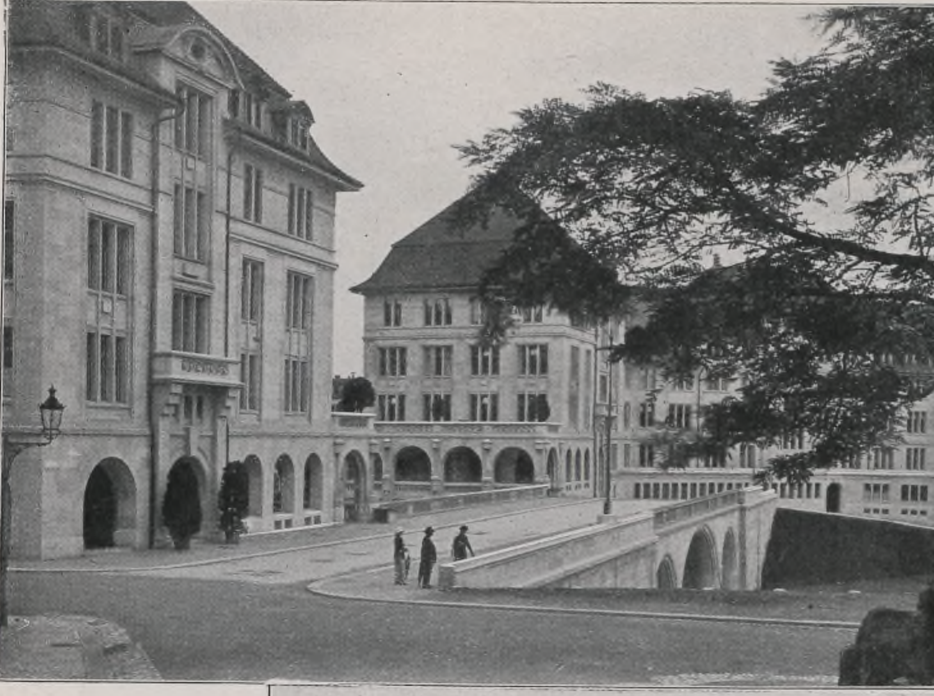
Architekt: Professor Gull, Zürich.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a



b



Entwurf zur Stadthausanlage in Zürich.

a) Die Lindenhofstraße über die Stadthausstraße geführt, von Osten aus gesehen. (Die seitlichen Gebäude sind bereits ausgeführt).

b) Stadthaus mit hindurchgeführter Stadthausstraße, über die die Lindenhofstraße hinweggeführt wird, von Westen aus gesehen.

Architekt: Professor Gull, Zürich.

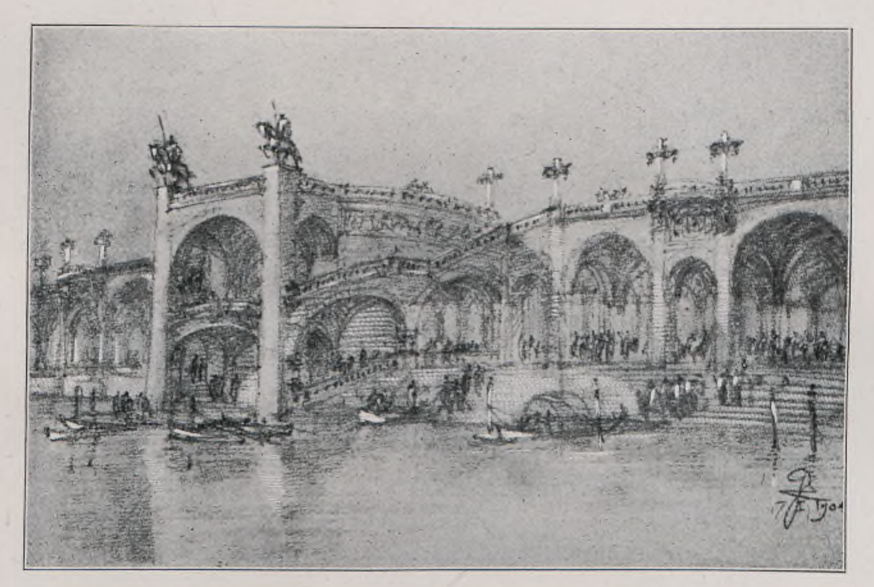
Jahrgang XII

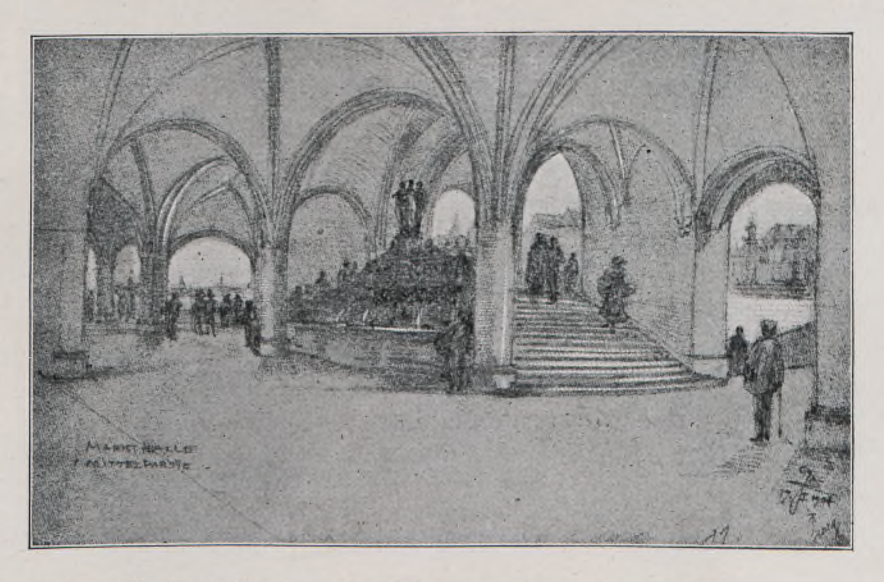


1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







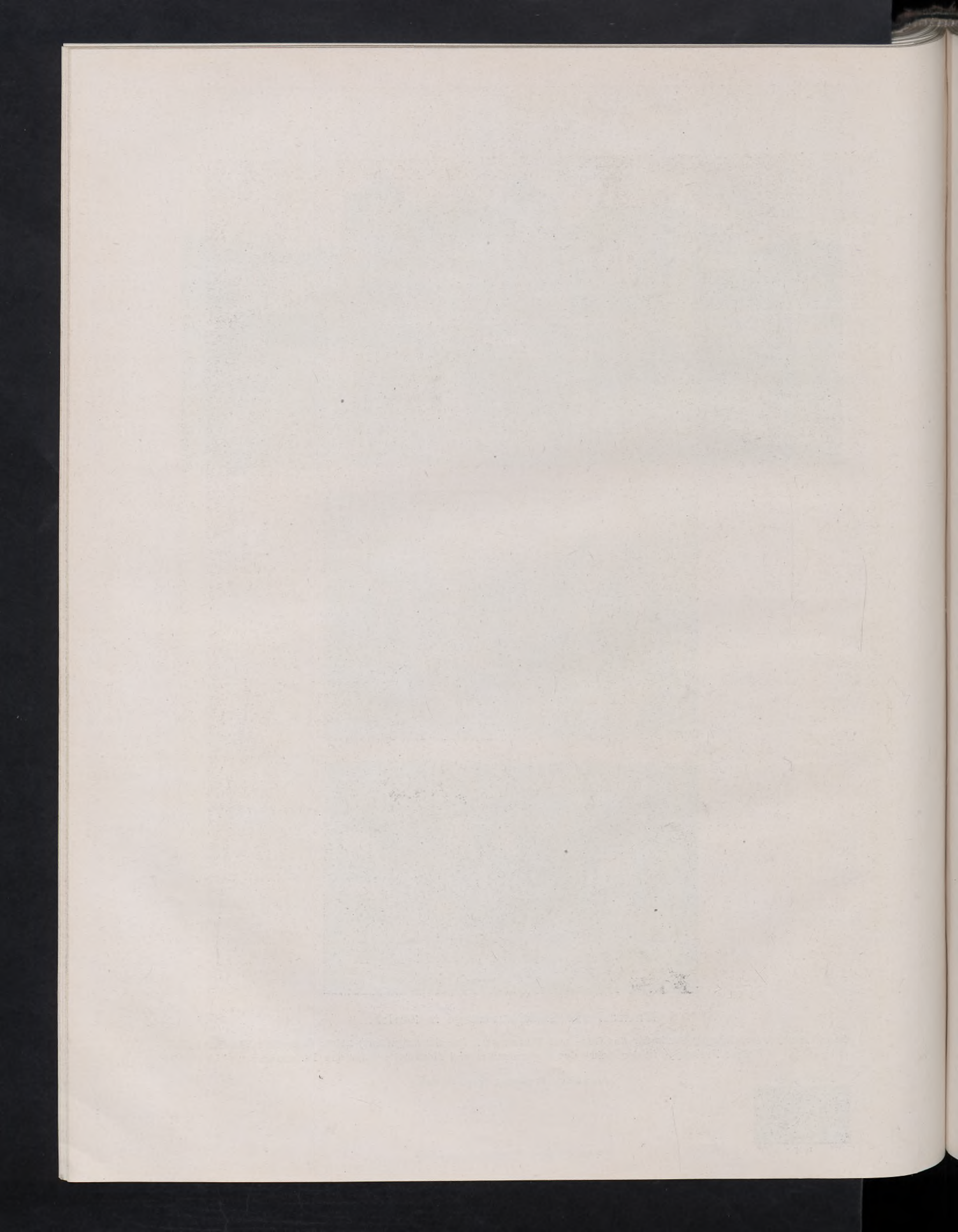
Entwurf zur Stadthausanlage in Zürich.

Oben: Neues Verwaltungsgebäude für das Gas- und Wasserwerk (bereits ausgeführt) neben dem alten Waisenhause.
Unten: Freitreppe in der Achse des Stadtratsaales und Markthalle unter den Terrassen.

Architekt: Professor Gull, Zürich.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.









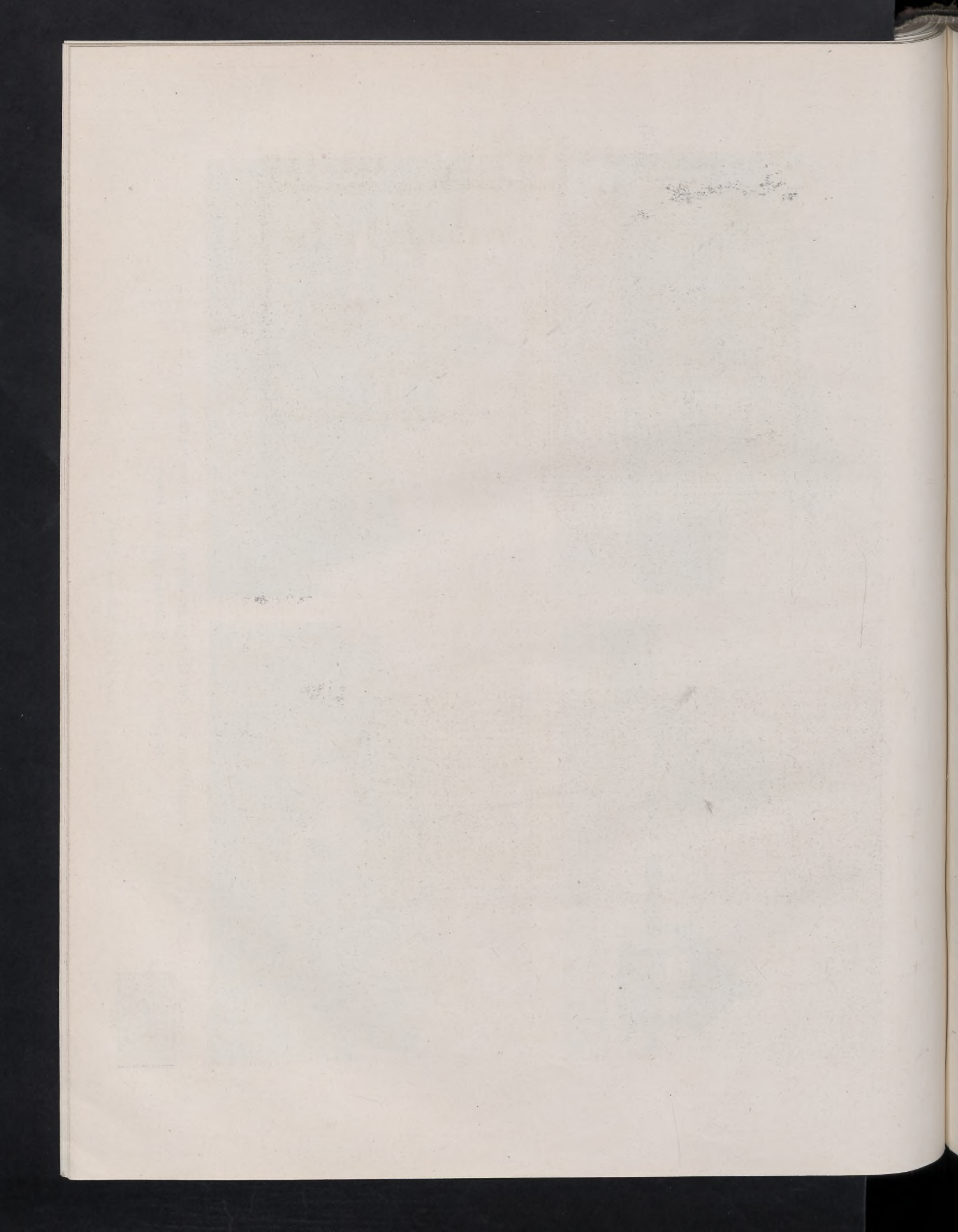


Jahrgang XII
DER STÄDTEBAU
1915

Einzelheiten von der Hamburger Hoch- und Untergrundbahn.

Mitgeteilt von M. A. R. Brünner, Ingenieur, Berlin.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Neuer
→
Hauptbahnhof.



Celler
←
Eisenbahn.

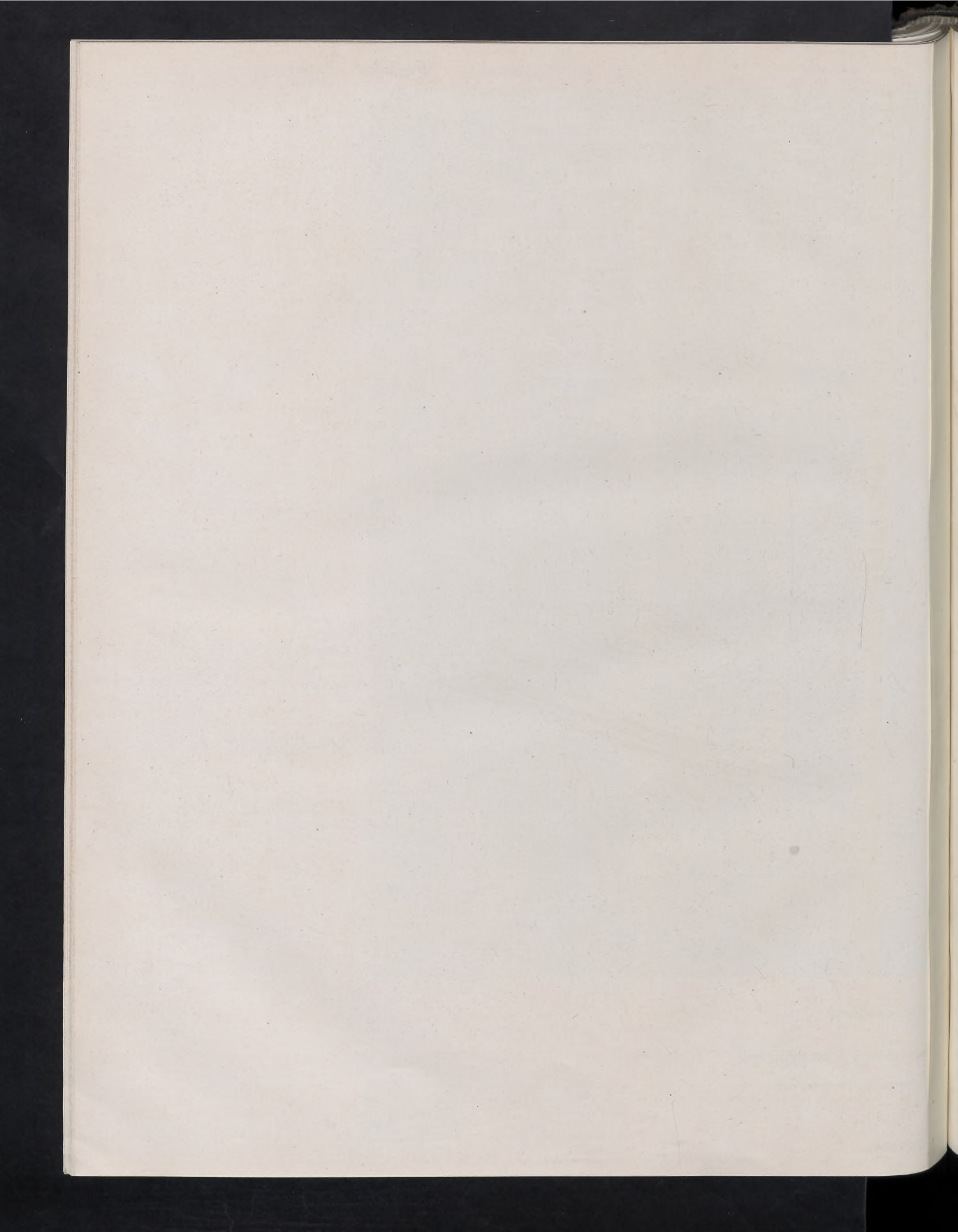
Klosterkirche und Dorf. — Prinz-Albrecht-Park.
Buchhorst. — Teiche.

Zum Entwurfe für die Gartenstadt Braunschweig-Riddagshausen.

Vogelschaubild von Franz Steinbrucker, Architekt, Berlin-Friedenau.

Jahrgang XII
DER STÄDTEBAU
1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a

b

A

c

d

Übersichtsplan der Gartenstadt Braunschweig-Riddagshausen.

Architekt: Theodor Goecke, Berlin.

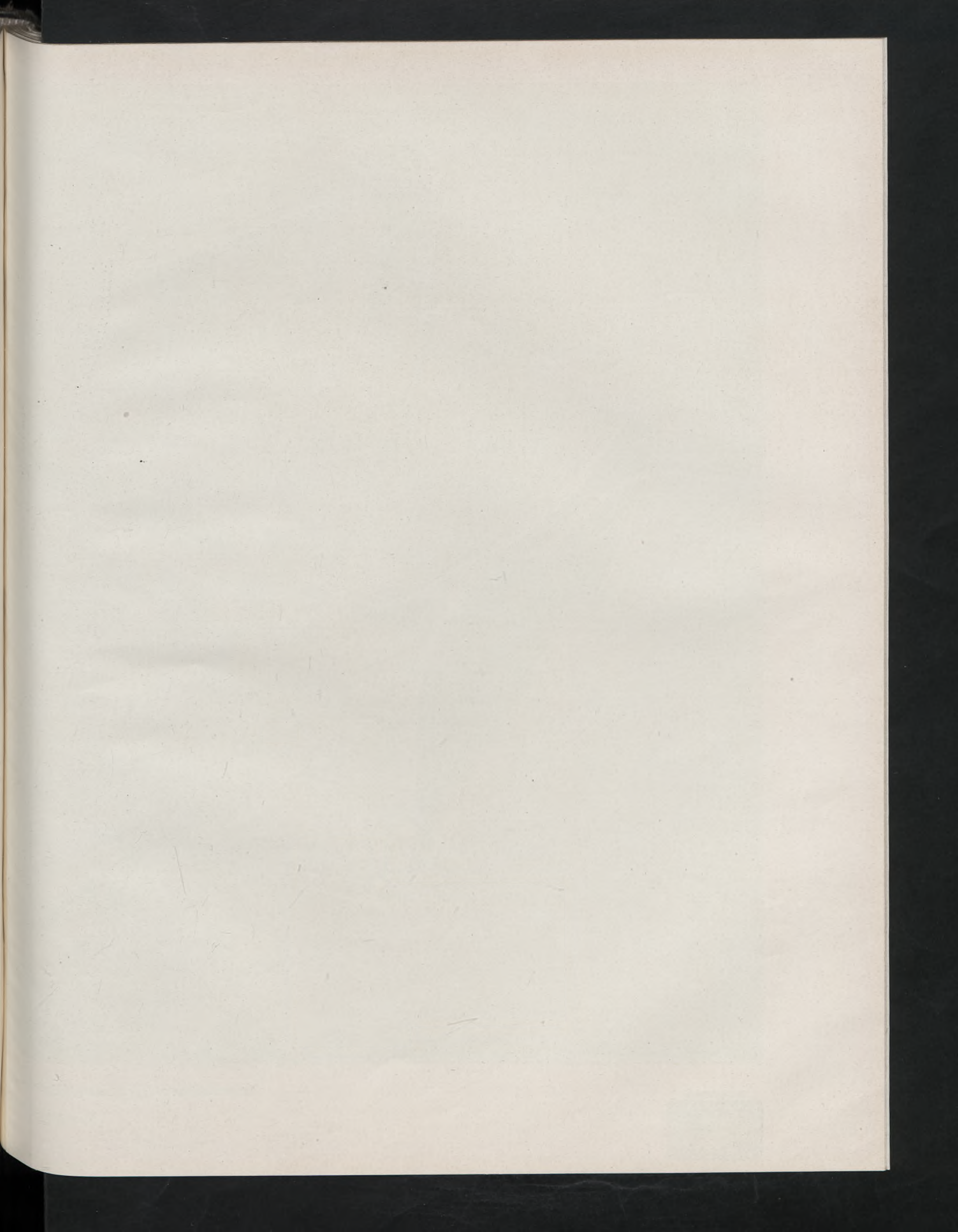
Jahrgang XII



1915

a) Neue Verbindung mit der Stadt quer durchs Wabetal. — b) Verlassene Magdeburger Eisenbahn. — c) Neue Bahnlinie nach Magdeburg. — d) Zukünftiger Vorortsbahnhof. — A) Neuer Zentralplatz östlich des Dorfes.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

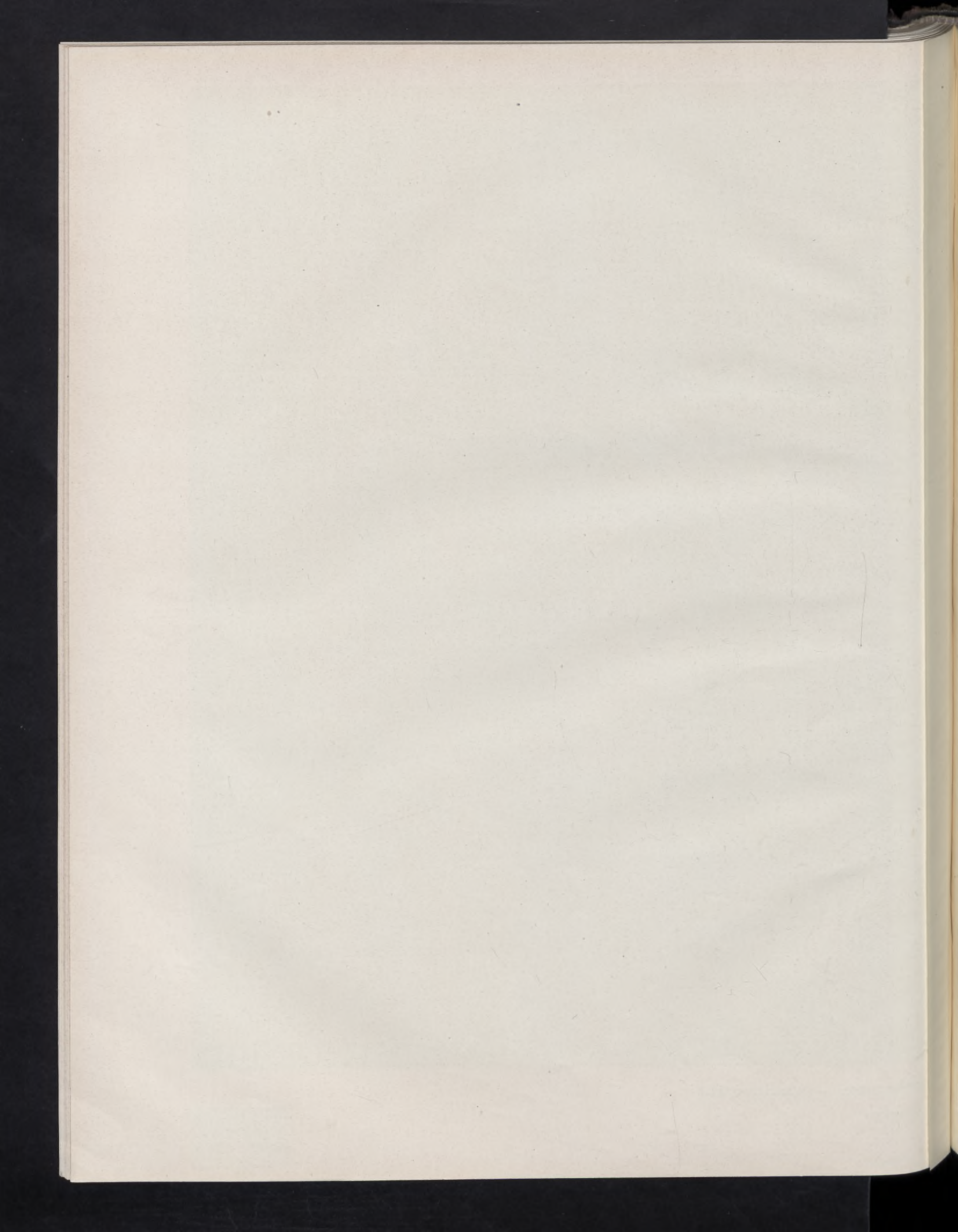


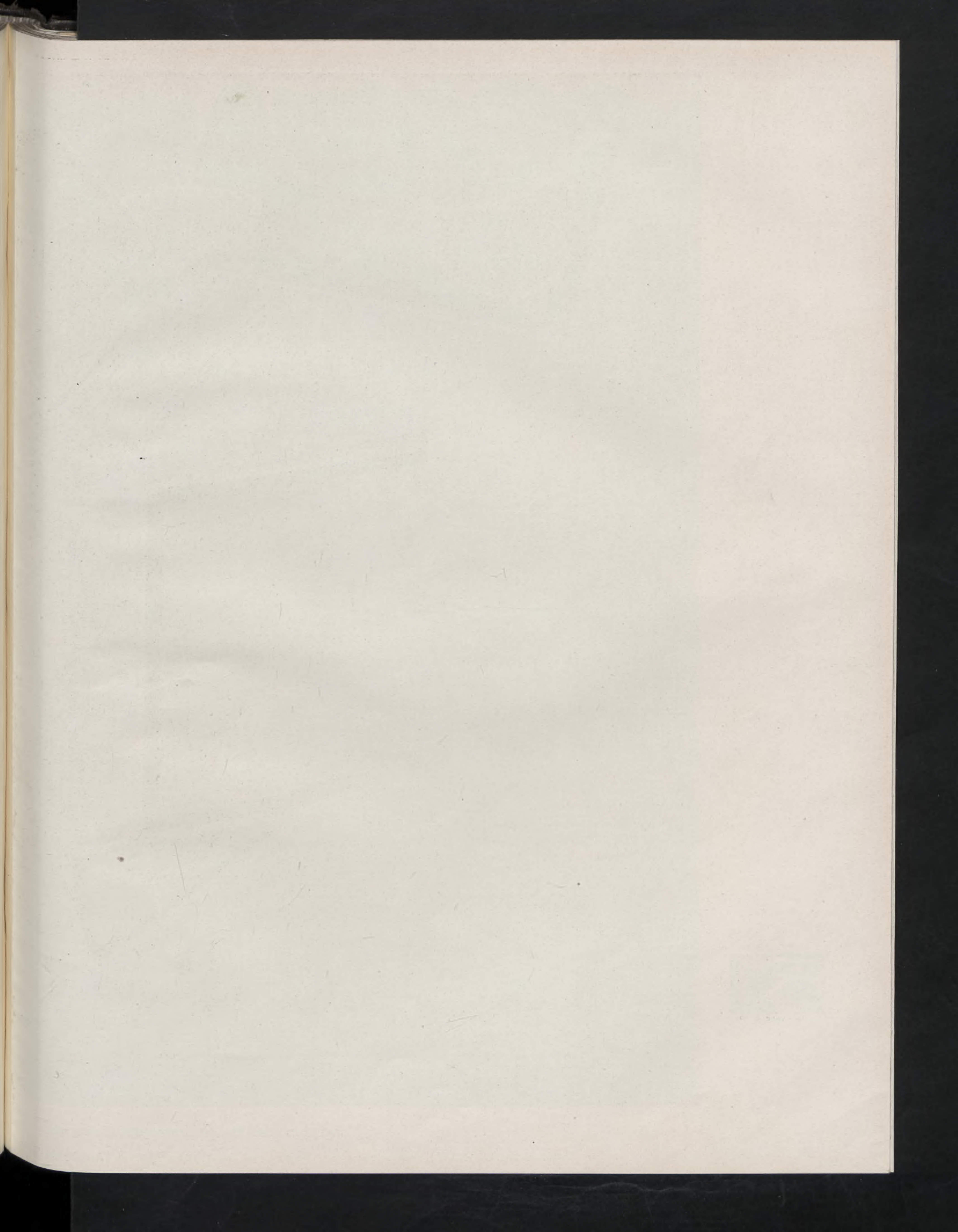


Lageplan zur Gartenstadt Braunschweig-Riddagshausen — nördlicher Teil.

Architekt: Theodor Goecke, Berlin.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin





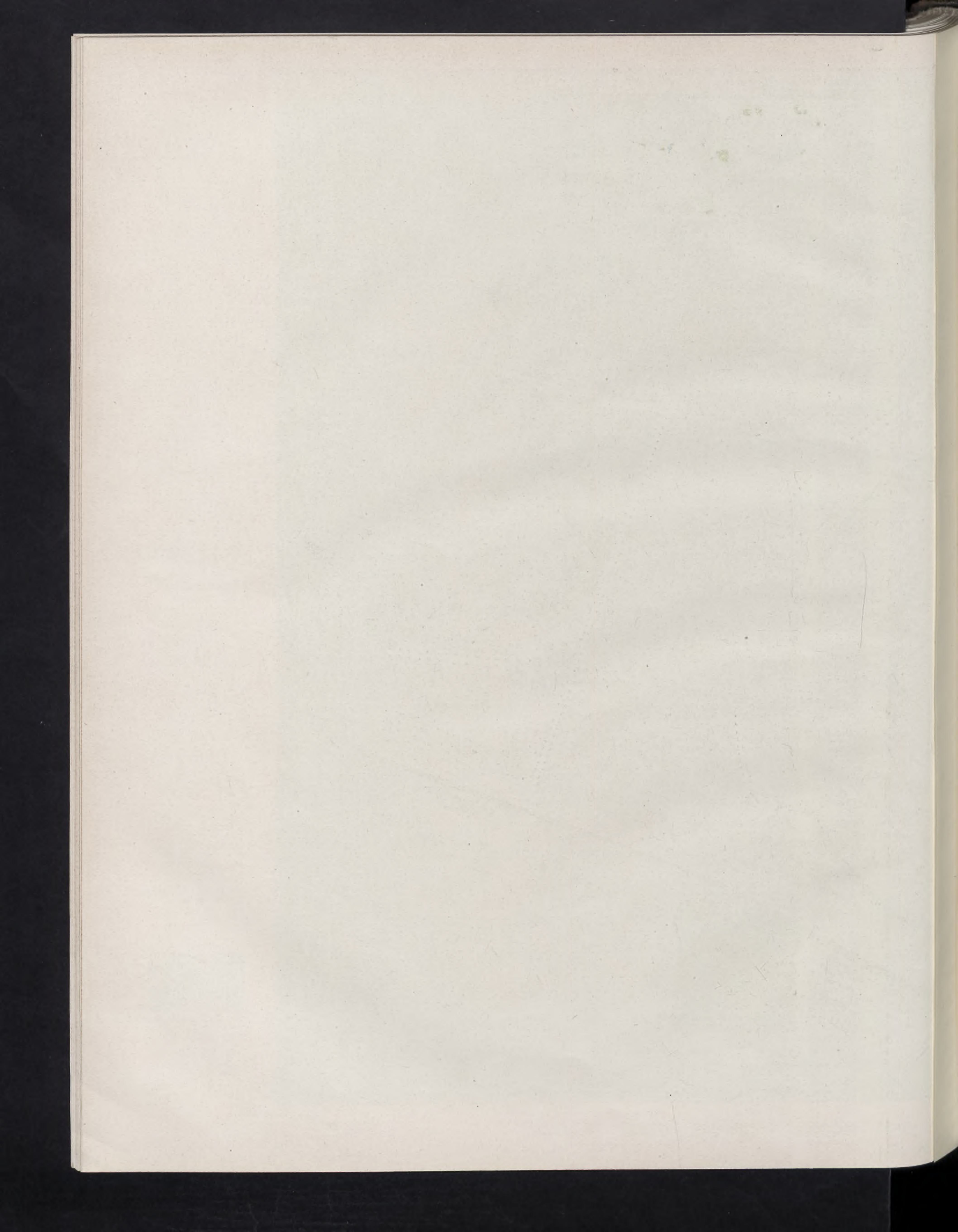
Jahrgang XII
DER STÄDTEBAU
1915



Lageplan und Straßenprofile zur Gartenstadt Braunschweig-Riddagshausen — südwestlicher Teil.

Architekt: Theodor Goecke, Berlin.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berli



Oskar Bruns
Braunschweig. Mai 1914.

Zum Plan der Gartenstadt Braunschweig-Riddagshausen.

Vorschlag zur Anlage eines Wasserbeckens in der Wiese vor dem Kreuzteich, vom Nußberg aus gesehen.

Gartenarchitekt Oskar Bruns, Braunschweig.

Jahrgang XII



1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

[illegible]

Vorschlag zur Anlage eines Wasserbassins [illegible]

[illegible]

Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin

PLATTE GROND VAN HOORN.

0 50 100 200 m

VERWIJZING.

Stads-, Lands- en Particuliere gebouwen.

1. Het Stadhuis.
2. Gerechtshof en West Friesch Museum.
3. De Waag.
4. Kantoor v. Hypotheken en Kadaster.
5. Post- en Telegraafkantoor.
6. Kazerne.
7. Hulpkazerne.
8. Militair Hospitaal.
9. Militair Magazijn (voormalig St. Jans Gasthuis).
10. Ryks Werkinrichting.
11. Huis van Arrest.
12. Gasfabriek.
13. Hoogere Burgerschool.
14. IJkkantoor.
15. Kruittoren met IJskelder.
16. Hoofdtoren.
17. Zwem- en Badinrichting.
18. Loge-gebouw.

Kerken.

19. De Groote Kerk.
20. Ooster-Kerk.
21. Noorder Kerk.
22. Roomsch Kath. Kerk.
23. Remonstrantsche Kerk.
24. Luthersche Kerk.
25. Doopsgezinde Kerk.
26. Christ. Geref. Kerk.
27. Evangelisatie Lokaal.
28. Synagoge.

Liefdadige Gestichten.

29. Het Gasthuis.
30. Het Buiten-Gasthuis.
31. Het Protestantsche Weeshuis.
32. Het R.C. Wees- en Armenhuis.
33. Het Protestantsche Diaconiehuis.
34. Het St. Pietershof.
35. Het Vrouwenhofje.

Logementen, Restauraties en Koffiehuizen.

36. Hôtel de Doelen.
37. „ de Posthoorn.
38. „ de Roskam (Café Centraal).
39. „ Bellevue (Café Wonder).
40. „ en Café het Onvolmaakte Schip.
41. „ „ „ de Keizerskroon.
42. „ „ „ de Toelast.
43. „ het Vaasje (Café de Koophandel).
44. Restaurant en Café de Witte Engel.
45. „ „ „ Dalmeijer.
46. „ „ „ het Park.
47. „ „ „ Delemarre.
48. Het Nederlandsch Koffiehuis.
49. Koffiehuis de Zon.
50. Café de Koophandel.

Gedeponeerd.

Jahrgang XII



1915

a



b



c



d



Hoorn.

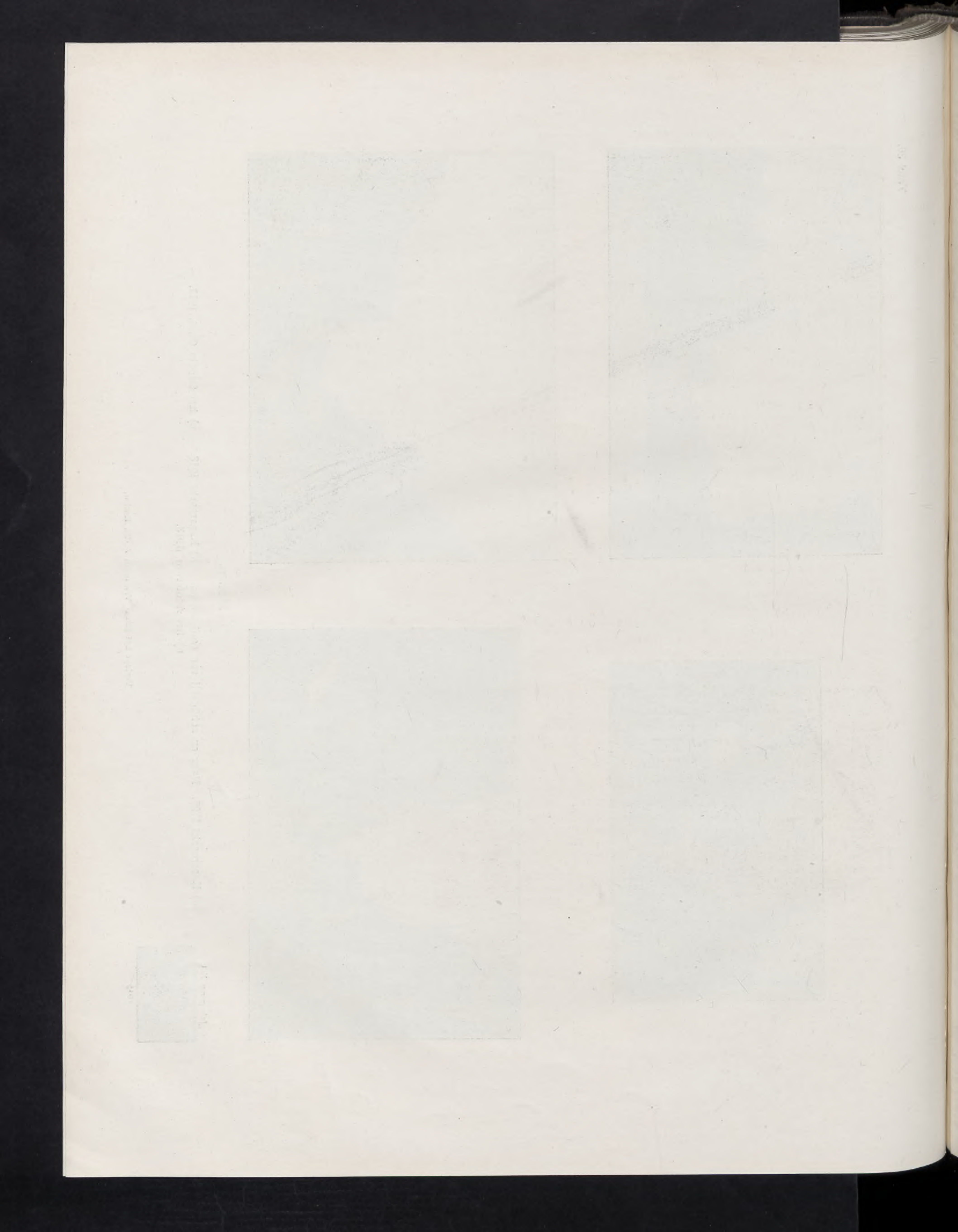
a) Kaasmarkt 1795. Naar en schilderij van Oudewater. — b) Kaasmarkt 1913. — c) het Groote Oost, 1913. — d) het Achterom, 1913.

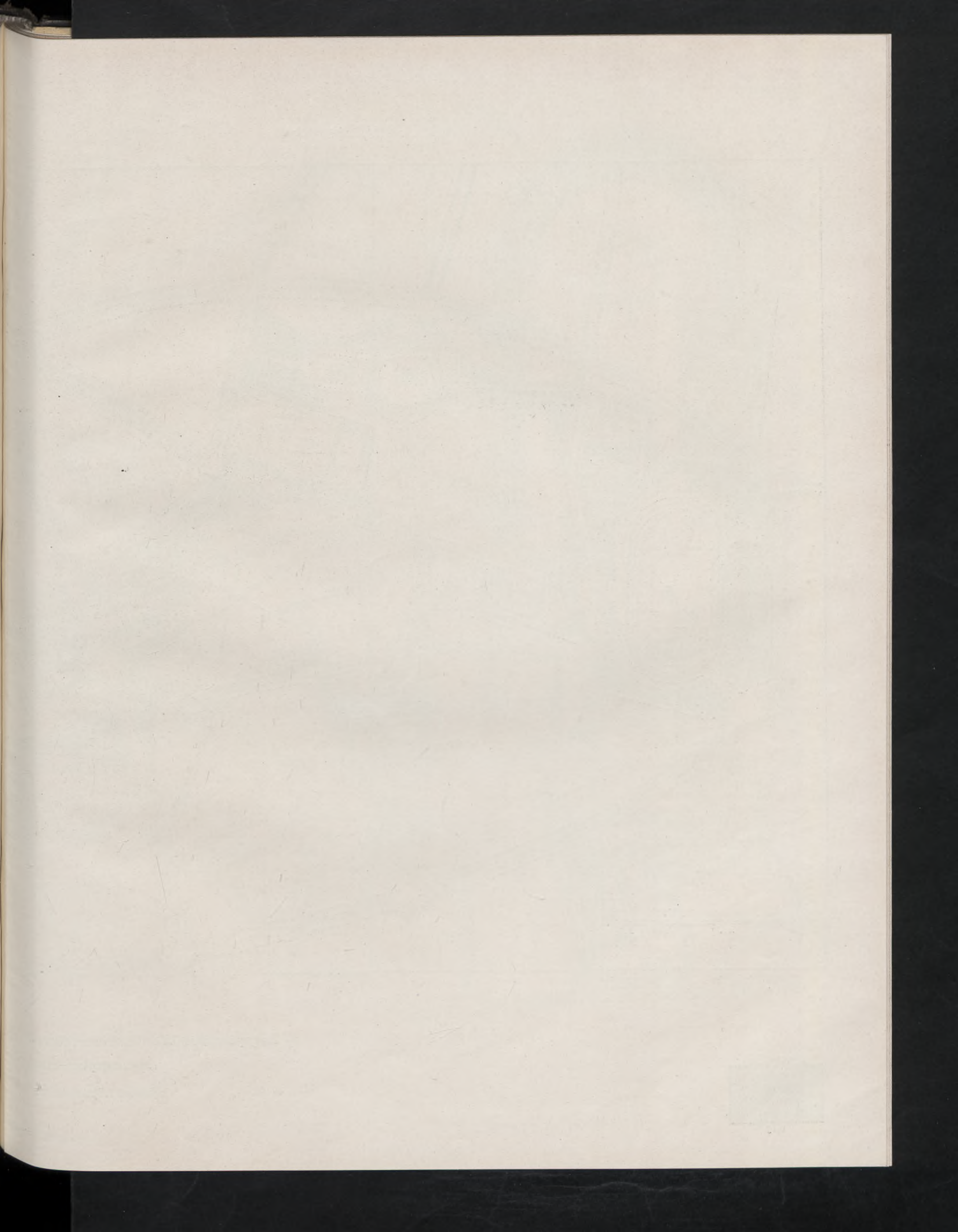
Jahrgang XII



1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

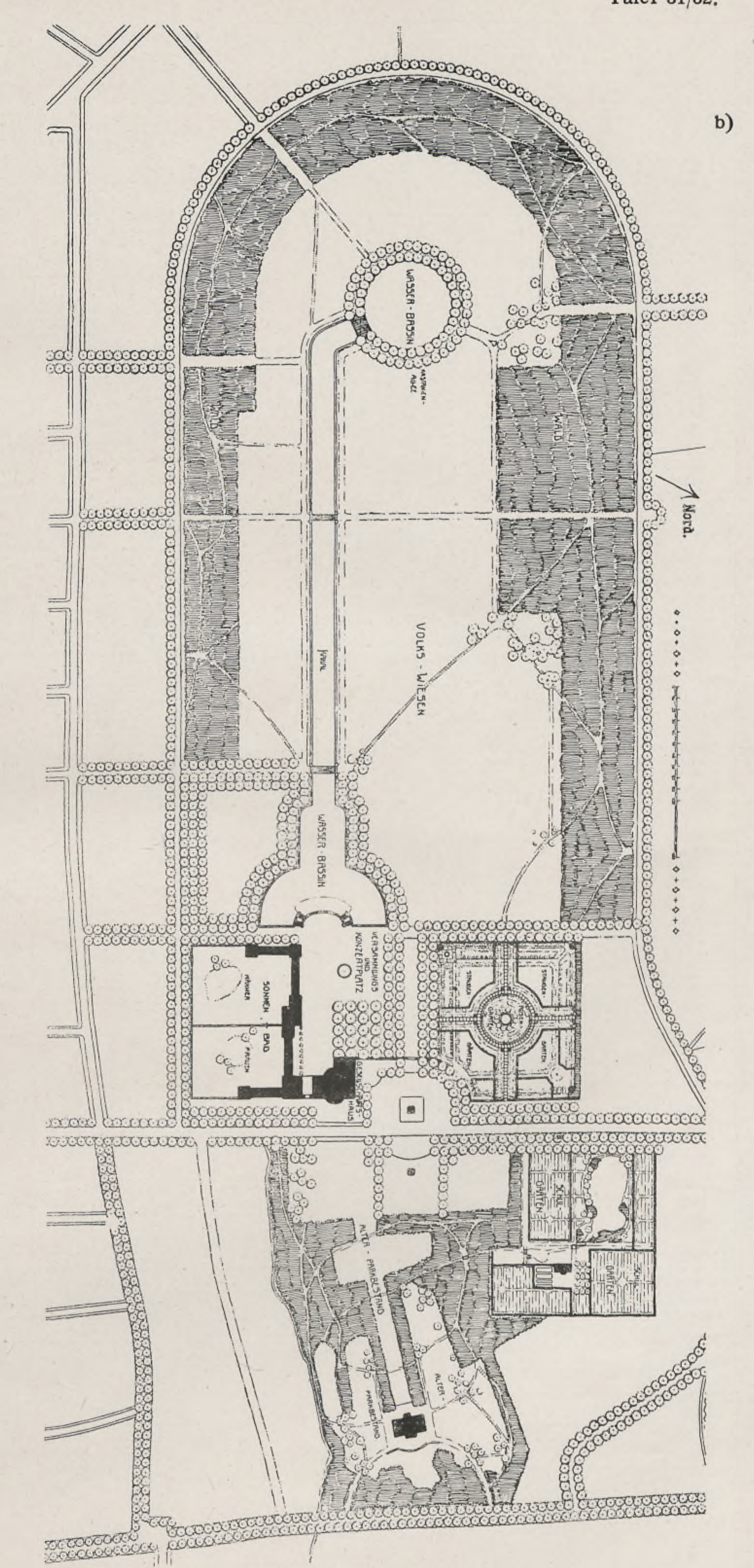




a)

Maßstab: 1 : 5000
0 50 100 200 250 m.

b)

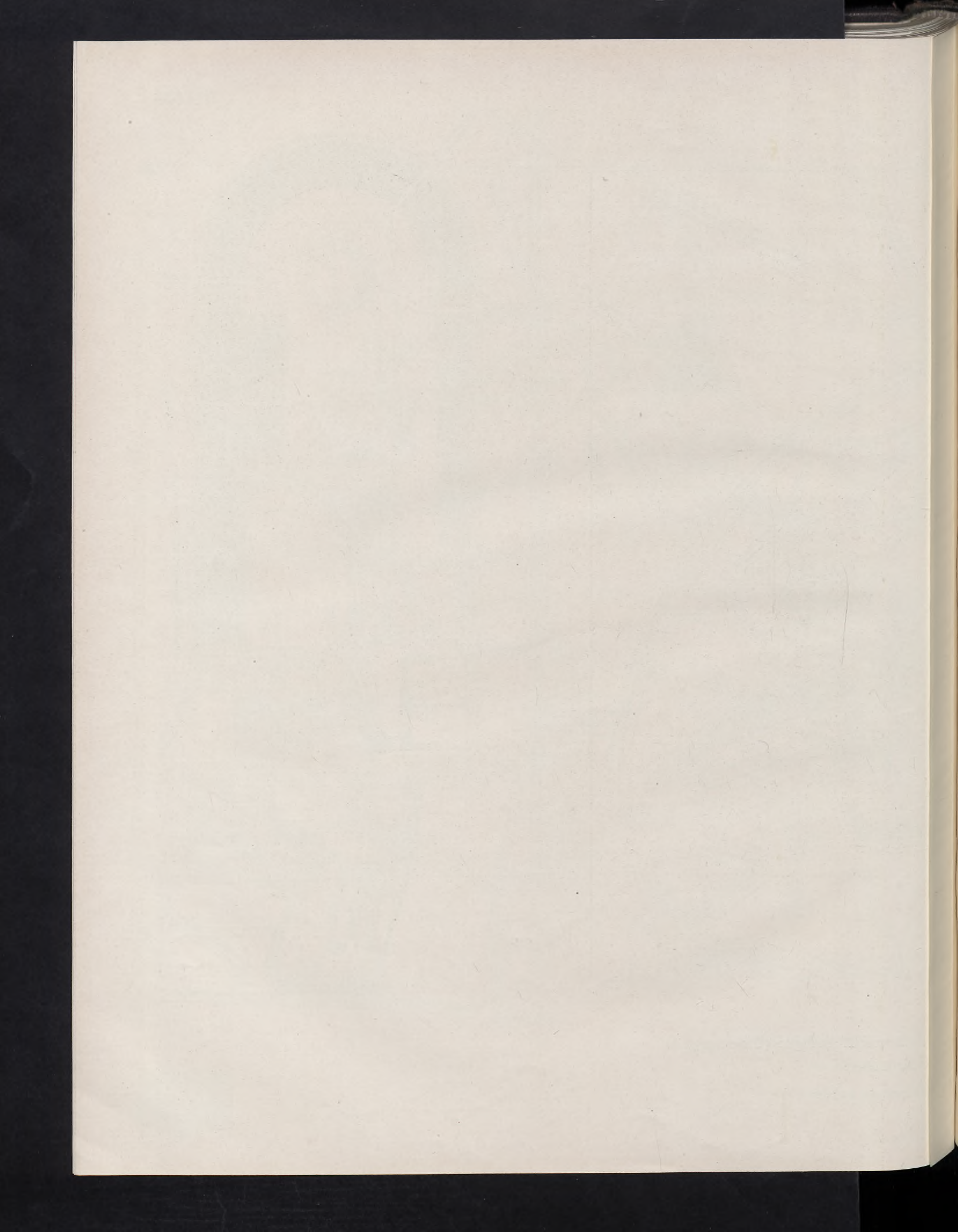


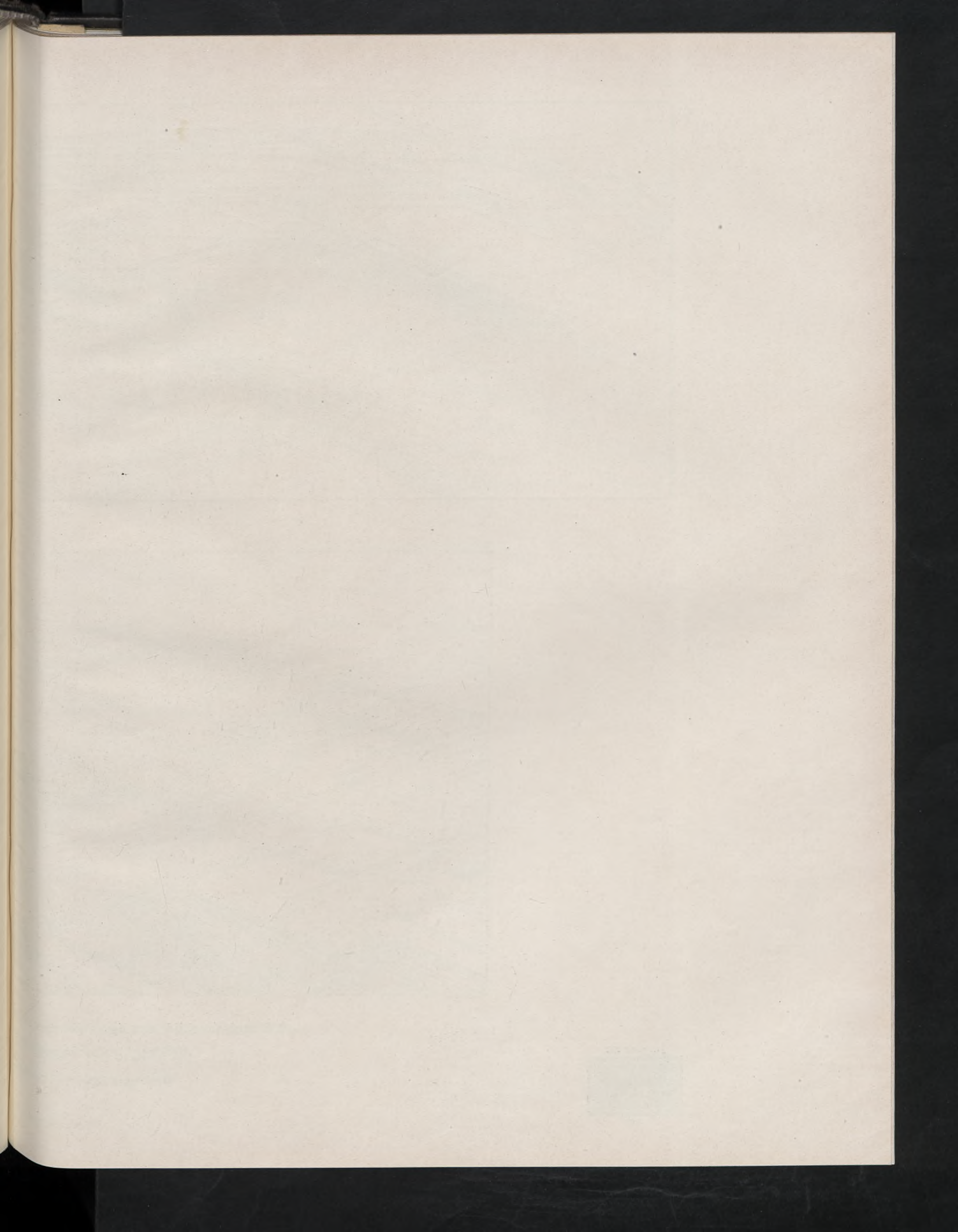
a) Lageplan des Wettbewerbsentwurf zum Stadtpark von Rüstringen (Oldenburg).
b) Lageplan zum Volkspark für Lübeck.

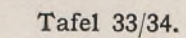
Verfasser: Lübischer Garteninspektor Harry Maaß, Lübeck.



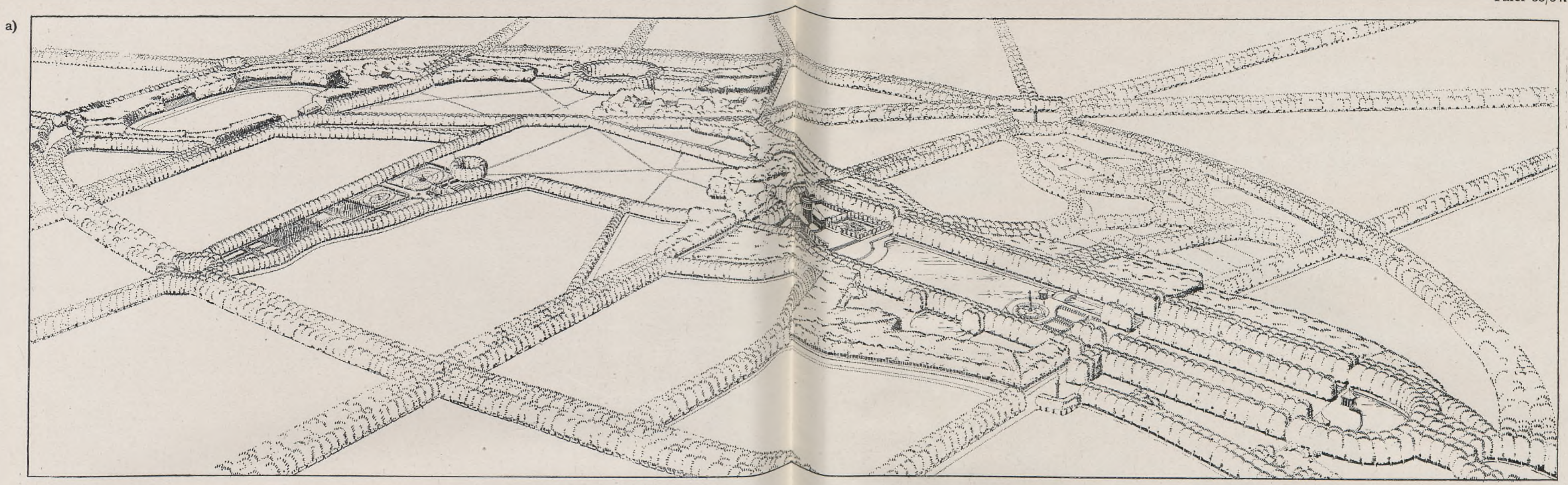
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



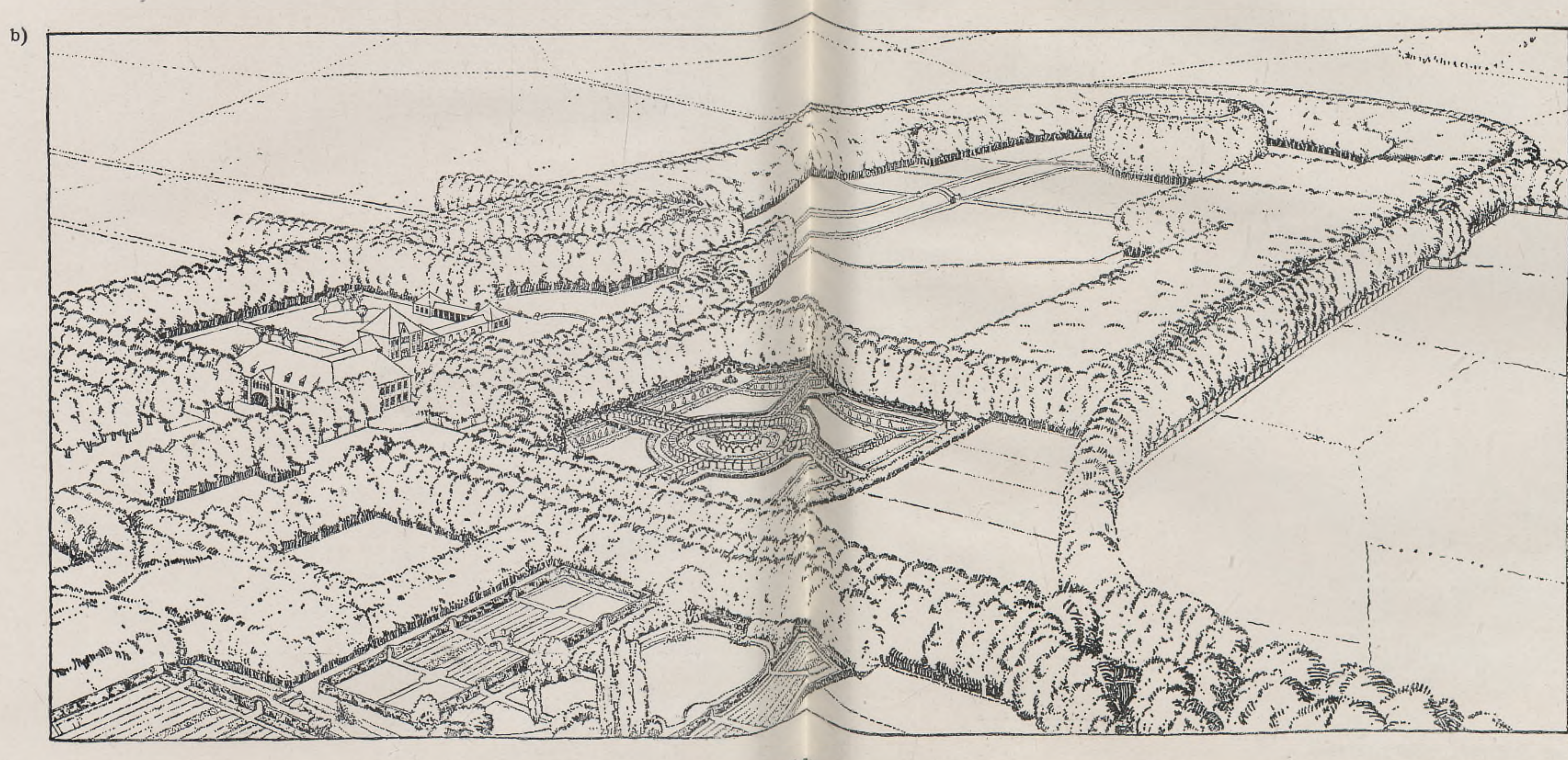




a)



b)



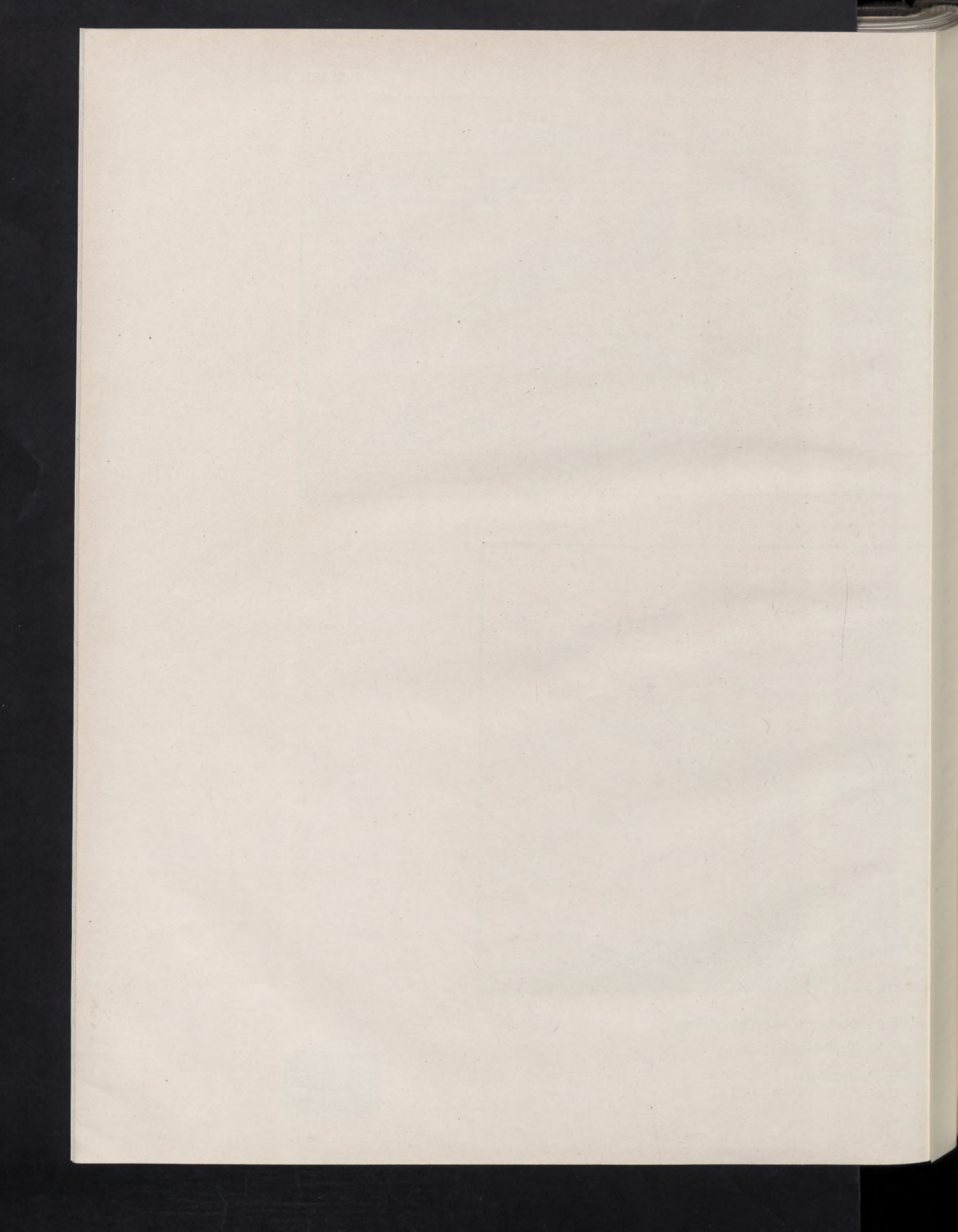
a) Vogelschaubild aus dem Wettbewerbsentwurfe zum Stadtpark von Rüstringen.

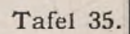
b) Desgl. zum Lageplan des Volksparks für Lübeck.

Verfasser: Lübischer Garteninspektor Harry Maaß, Lübeck.

Jahrgang XII
DER STÄDTEBAU
1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Anlage Magyar-Bodza.

Vogelschau.

Blatt 2a.

von Kronstadt

H. E. v. Berlepsch-Valendas B. D. A.
P. A. Hansen B. D. A.

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 m

Gartenstadt Tastlau in Siebenbürgen.

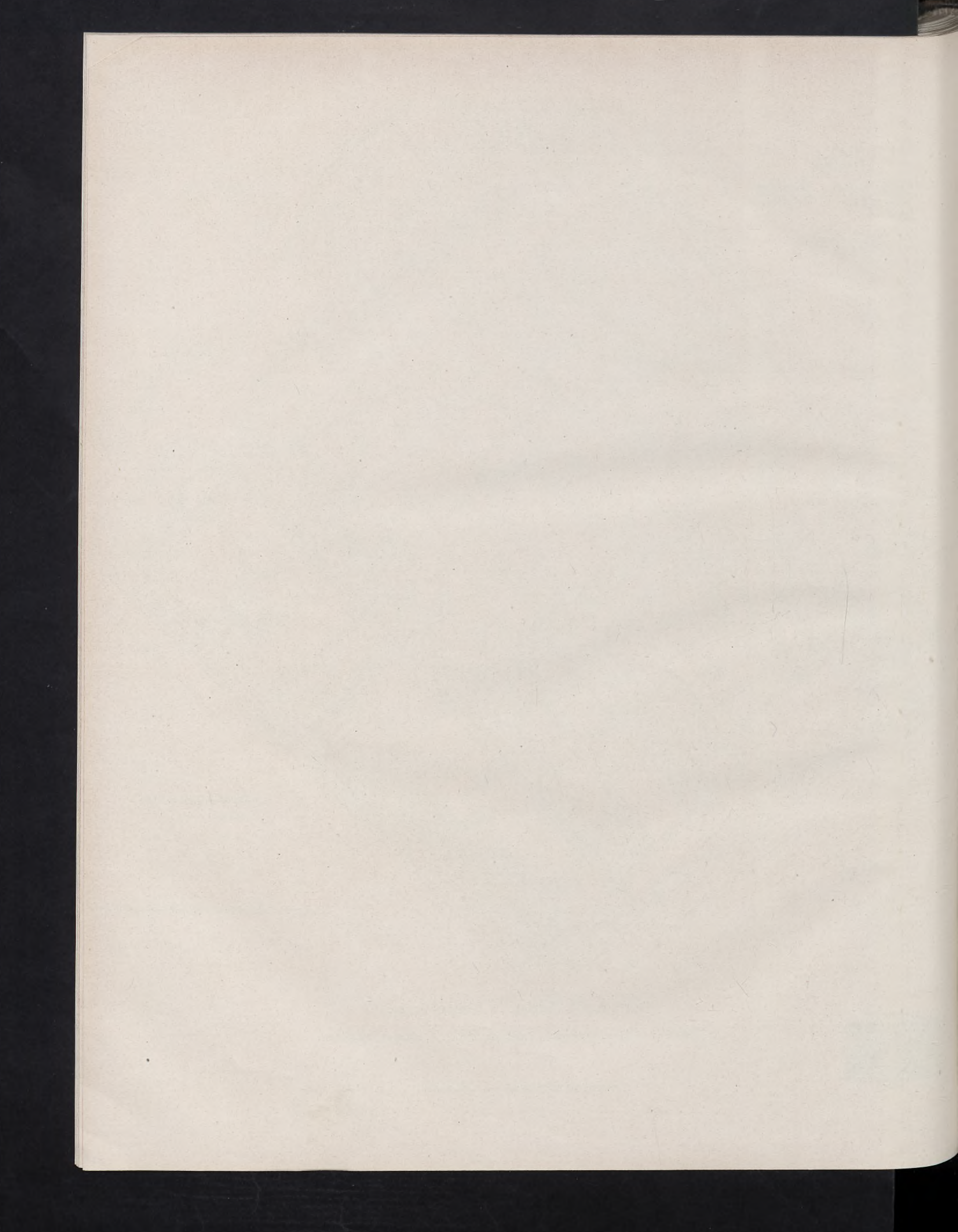
Architekten: H. E. v. Berlepsch-Valendas und P. A. Hansen, München.

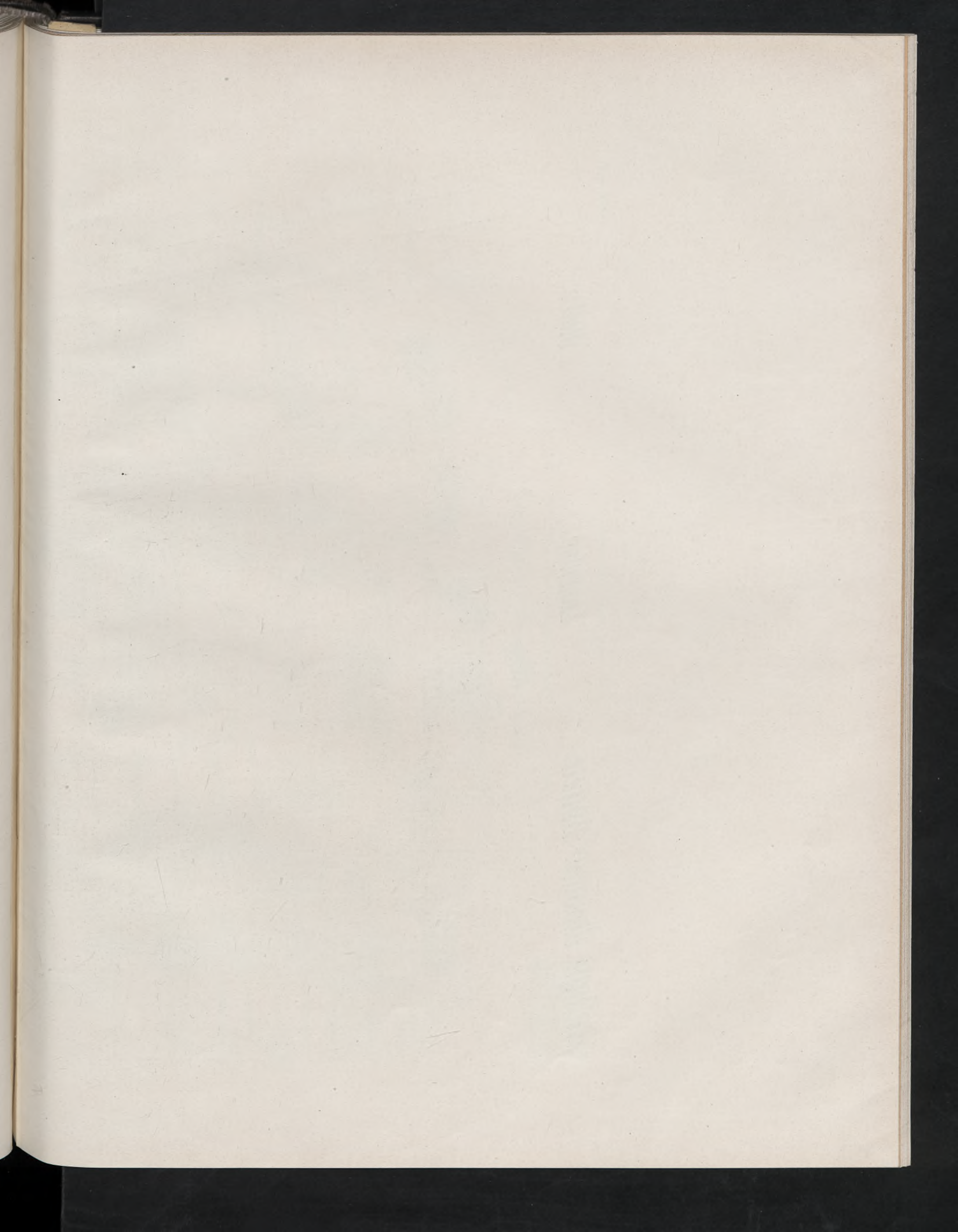
Jahrgang XII



1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Anlage Magÿar Bodza.   Lageplan.   Blatt 2.



Gartenstadt Tastlau in Siebenbürgen.

Architekten: H. E. v. Berlepsch-Valendas und P. A. Hansen, München.

Jahrgang XII
DER STÄDTEBAU
1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Motto: „Rund um die Wiese."

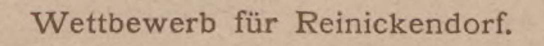
Wettbewerb Reinickendorf.

M. 1:4000.

Rathaus.

Spielwiese.

Promenadenstr. Verkehrsstr. Wohnstr.



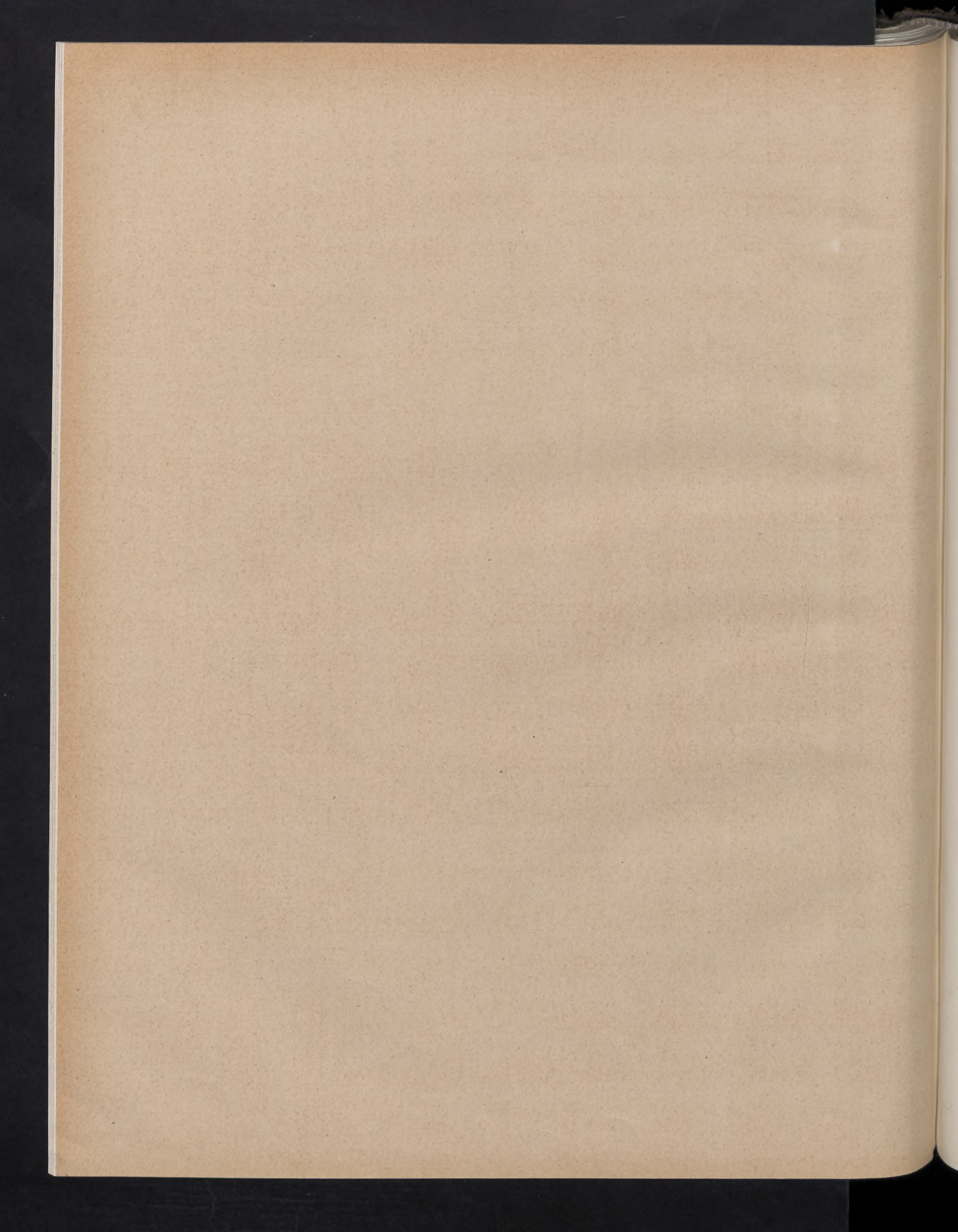
M. 1:1000



Wettbewerb für Reinickendorf.

Verfasser: Reg.-Baumeister Theodor Bulling in Berlin-Friedenau und Max Israel in Berlin-Wilmersdorf.

Kennwort: „Rund um die Wiese." I. Preis.



Bl. 6.

Bebauungsplan Reinickendorf.
Kennwort: Staffelung.
Variante M. 1:1000.

Schnitt a–b 1:750

Schnitt c–d 1:750

Jahrgang XII



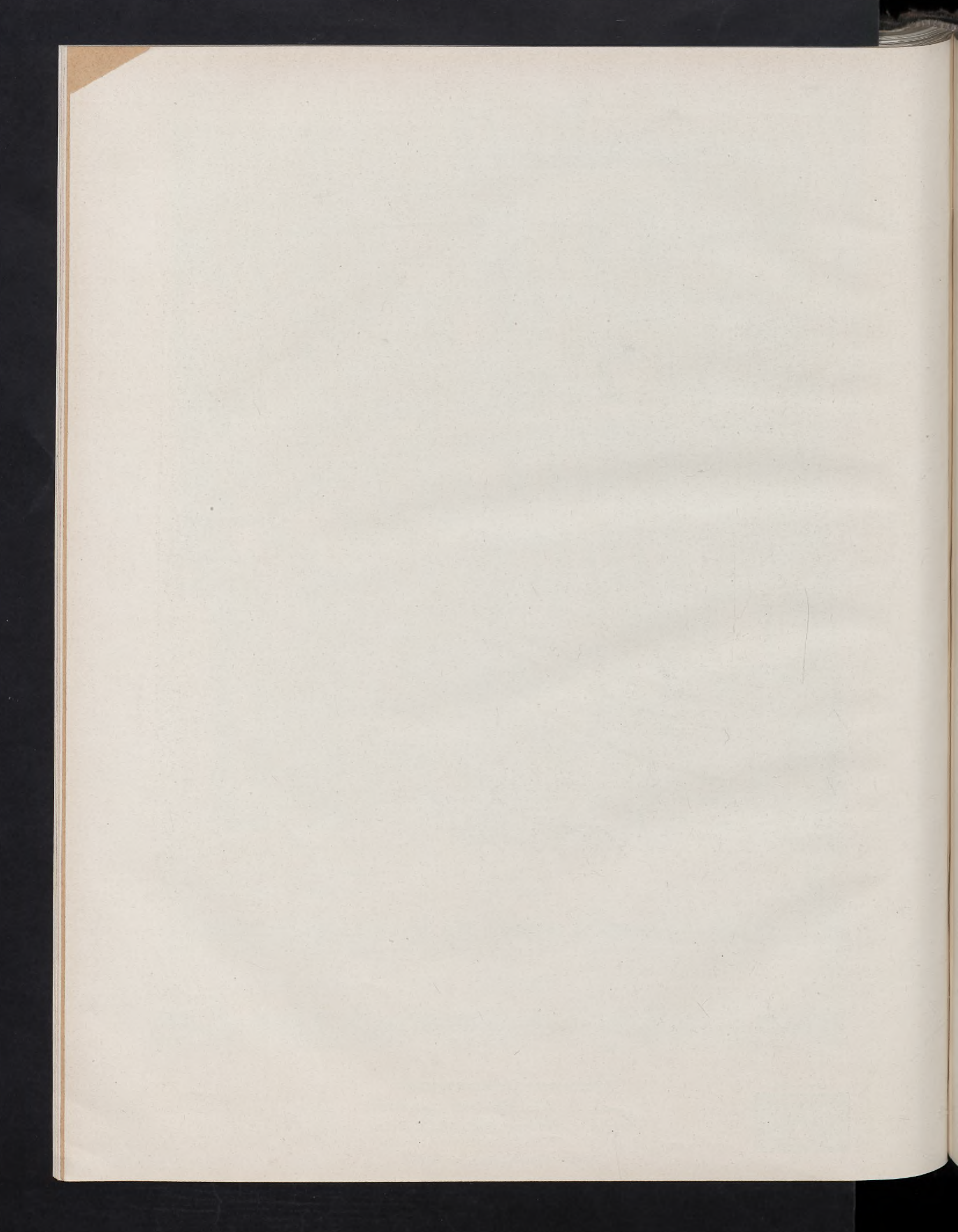
1915

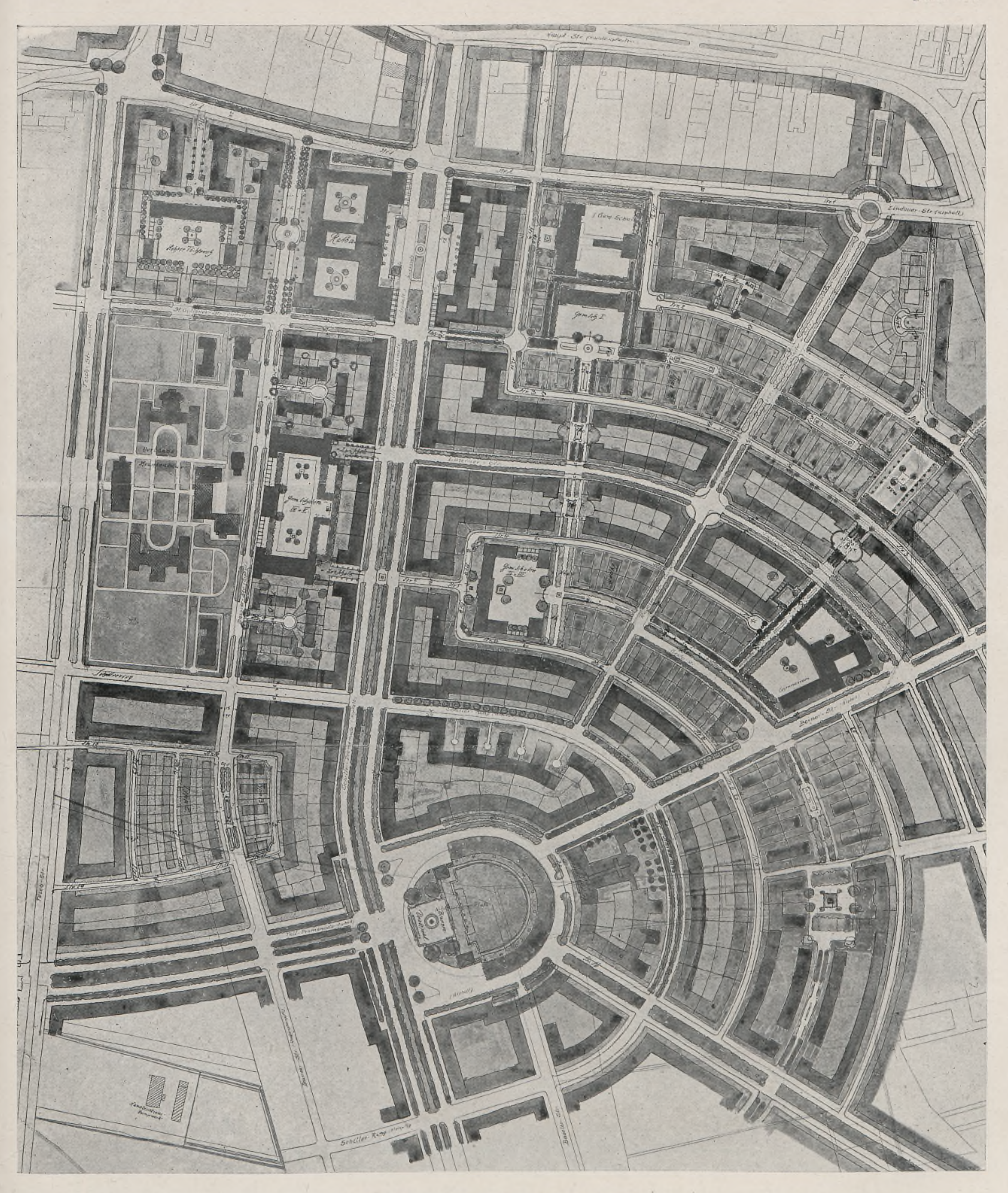
Wettbewerb für Reinickendorf.

Verfasser: Architekt Henry Groß, Charlottenburg.

Kennwort: „Staffelung“ (Variante). II. Preis.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





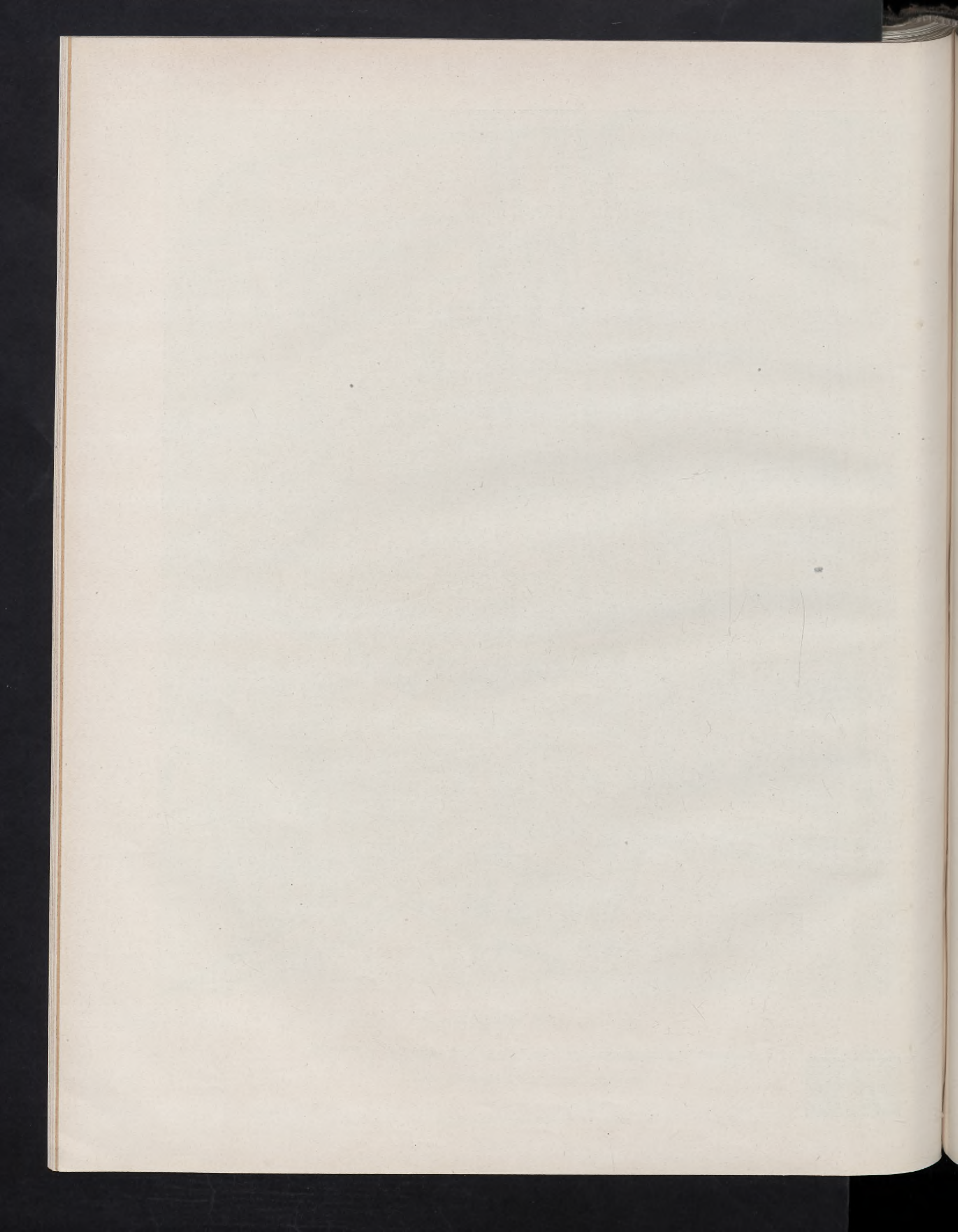
Wettbewerb für Reinickendorf.

Verfasser: Regierungsbaumeister Fritz Zollinger und Alfred Daiber, Neukölln.

Kennwort: „Sonnig und luftig". III. Preis.

Jahrgang XII
DER STÄDTEBAU
1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



AUGSBURG.
ENTWICKLUNG DER ALTSTADT.
NACH PIUS DIRR

100 0 100 200 300 400 500 m

N

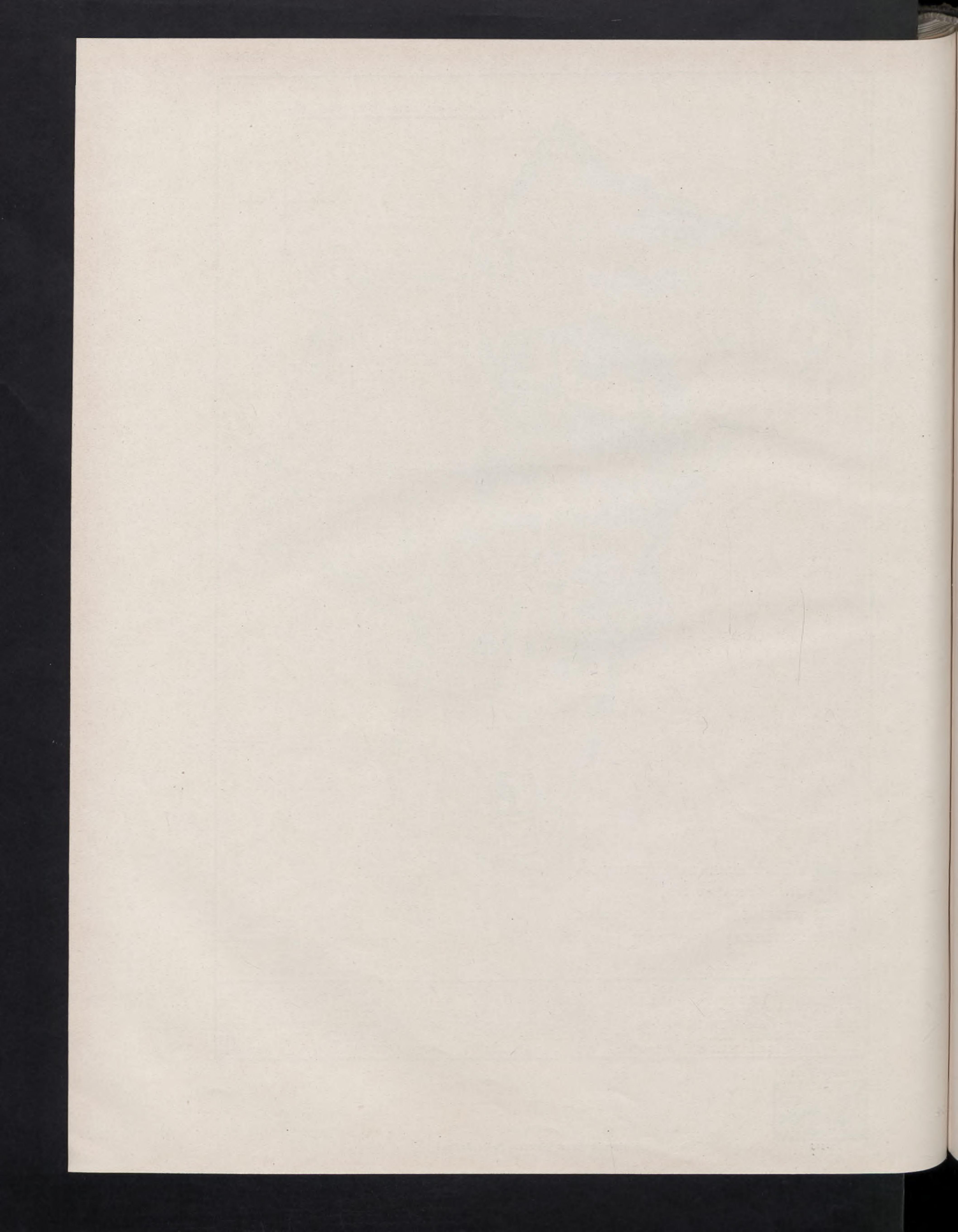
18, 16, 15, 14, 17, 19, 24, 2, 1, 5, 3, 4, 12, 6, 22, 20, 21, 7, 13, 9, 23, 8, 11, 10

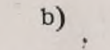
- BISCHÖFLICHE BURGSTADT
- STADT SEIT 1150
- UNTERE VORSTADT 1300.
- JAKOBER VORSTADT 1320.

1. DOM. 2. EHEM. BISCHÖFL. PFALZ. 3. SÜDL. BURGTOR. 4. NÖRDL. BURGTOR. 5. HEILIGKREUZTOR. 6. PERLACH. 7. ST. MORITZ 8. ST. ULRICH. 9. GÖGGINGER TOR. 10. ROTES·TOR. 11. SCHWIBBOGEN. 12. BARFÜSSER·TOR 13. ZEUGHAUS 14. KLINKERTOR. 15 WERTACHBRUCKER TOR 16. FISCHERTÖRLEIN. 17. ST. GEORG. 18. LUEGINSLAND. 19. ST. STEPHAN. 20. JAKOBER TOR 21. FUGGEREI. 22. ST. JAKOB. 23. VOGELTOR 24. OBLATTER TÖRLEIN.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





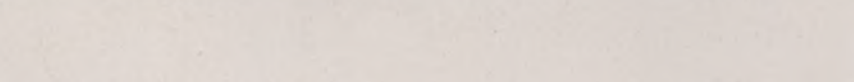
a)

b)



c)





a) Lageplan von St. Ulrich und Umgebung.

b) Rathaus mit Elias-Holl-Platz. Lageplan.

c) Dom mit Fronhof. Lageplan.

Jahrgang XII



1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a)



b)

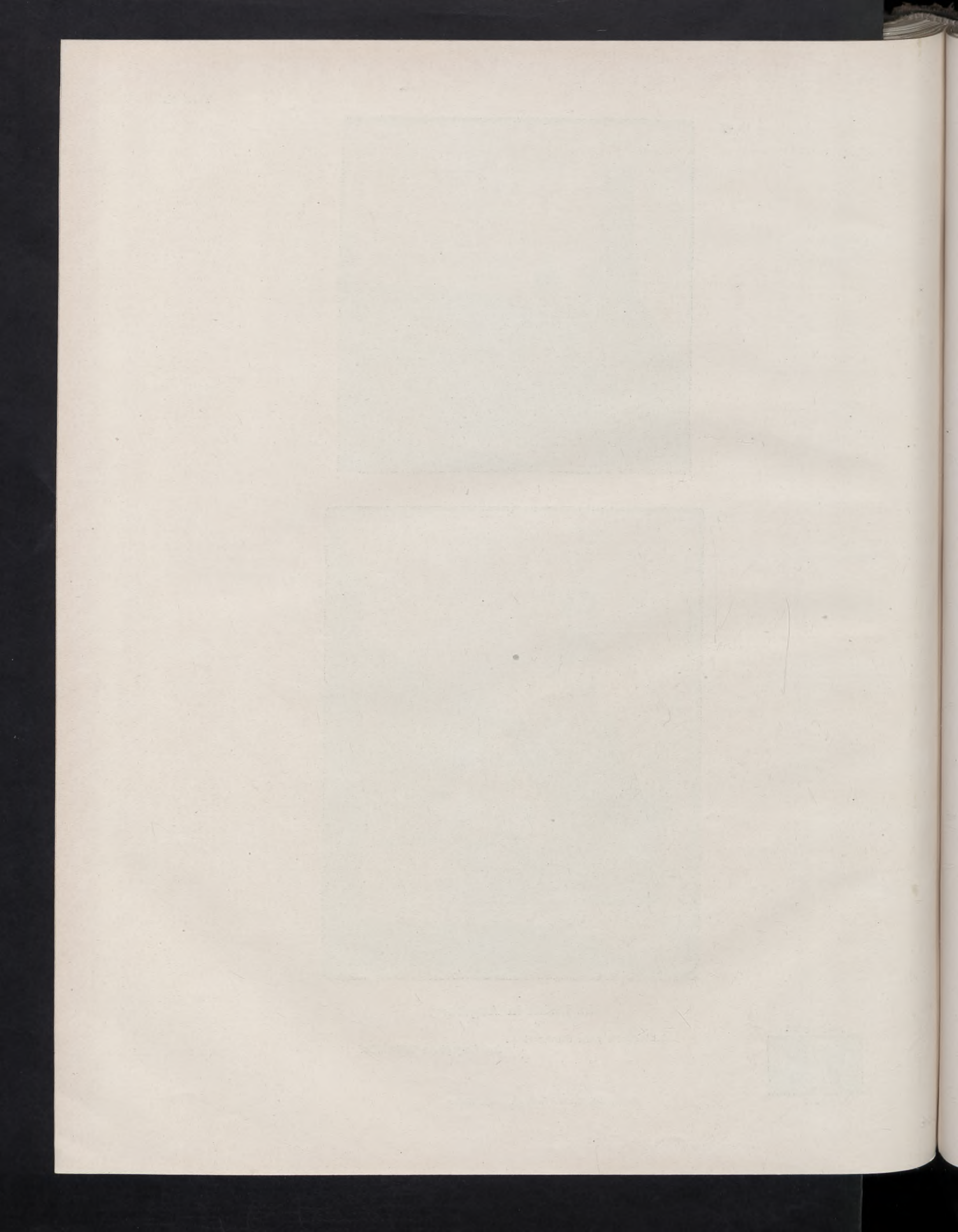


St. Ulrich in Augsburg.

a) Gesehen vom Punkt B } des Lageplans Tafel 42a.
b) „ „ „ A }



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



c)



d)



St. Ulrich in Augsburg.

c) Gesehen von Punkt C

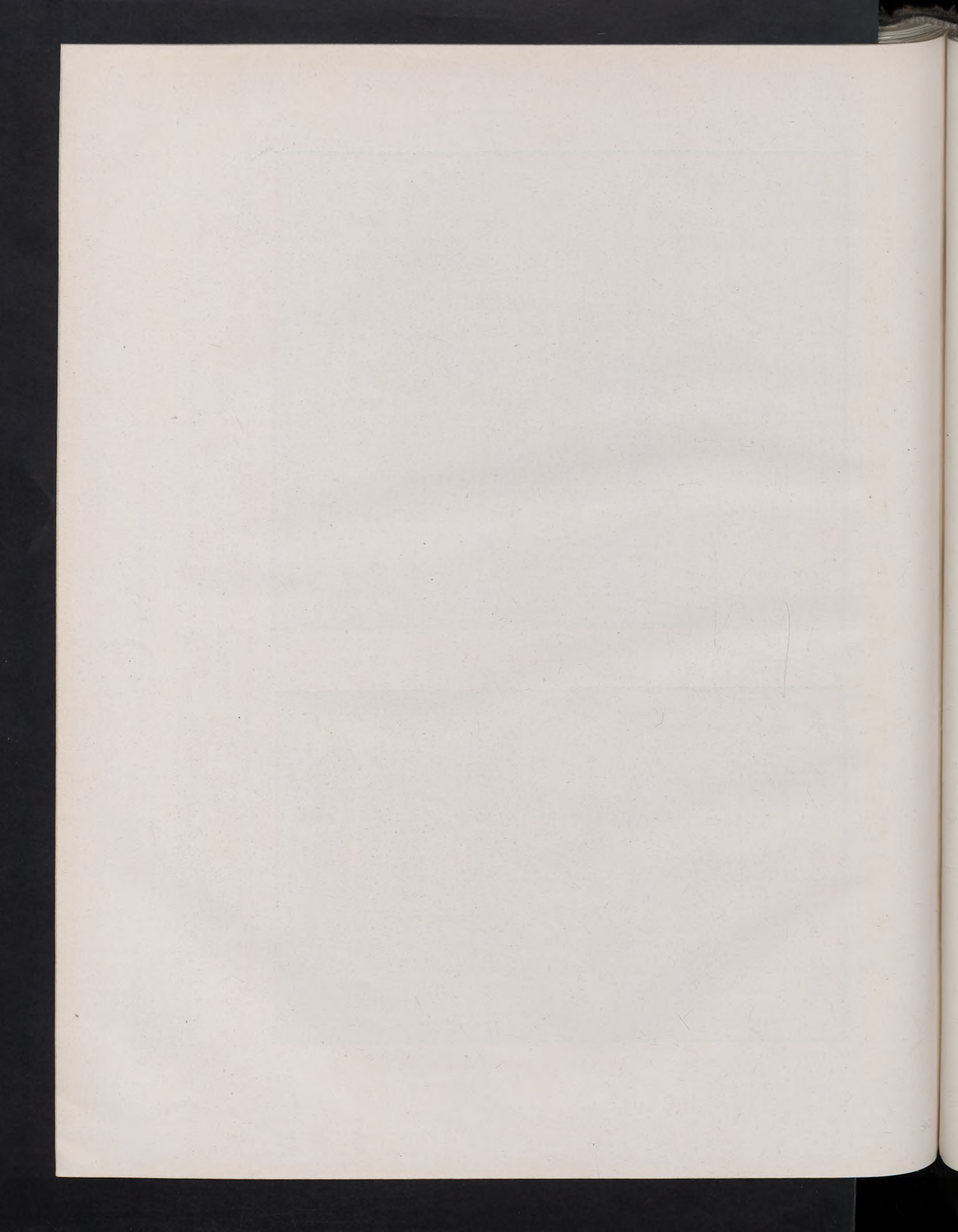
d) Gesehen von Punkt D des Lageplans Tafel 42 a.

Jahrgang XII



1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





a)



b)



Augsburg:

a) die Ochsengasse in der Fuggerei, im Hintergrunde das Rathaus und der Perlachturm.

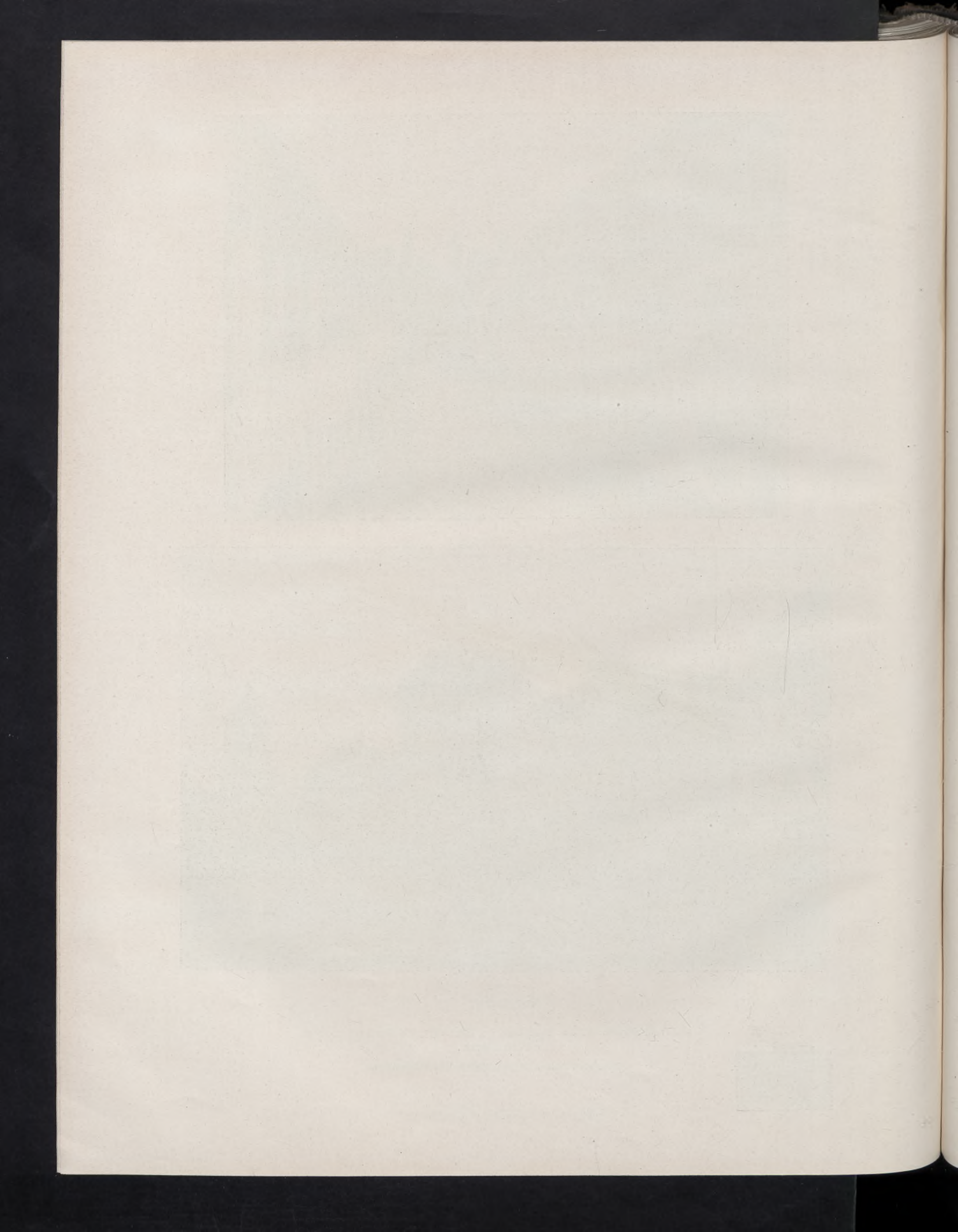
b) Jakoberstraße mit Jakobstor und Färberturm.

Jahrgang XII



1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

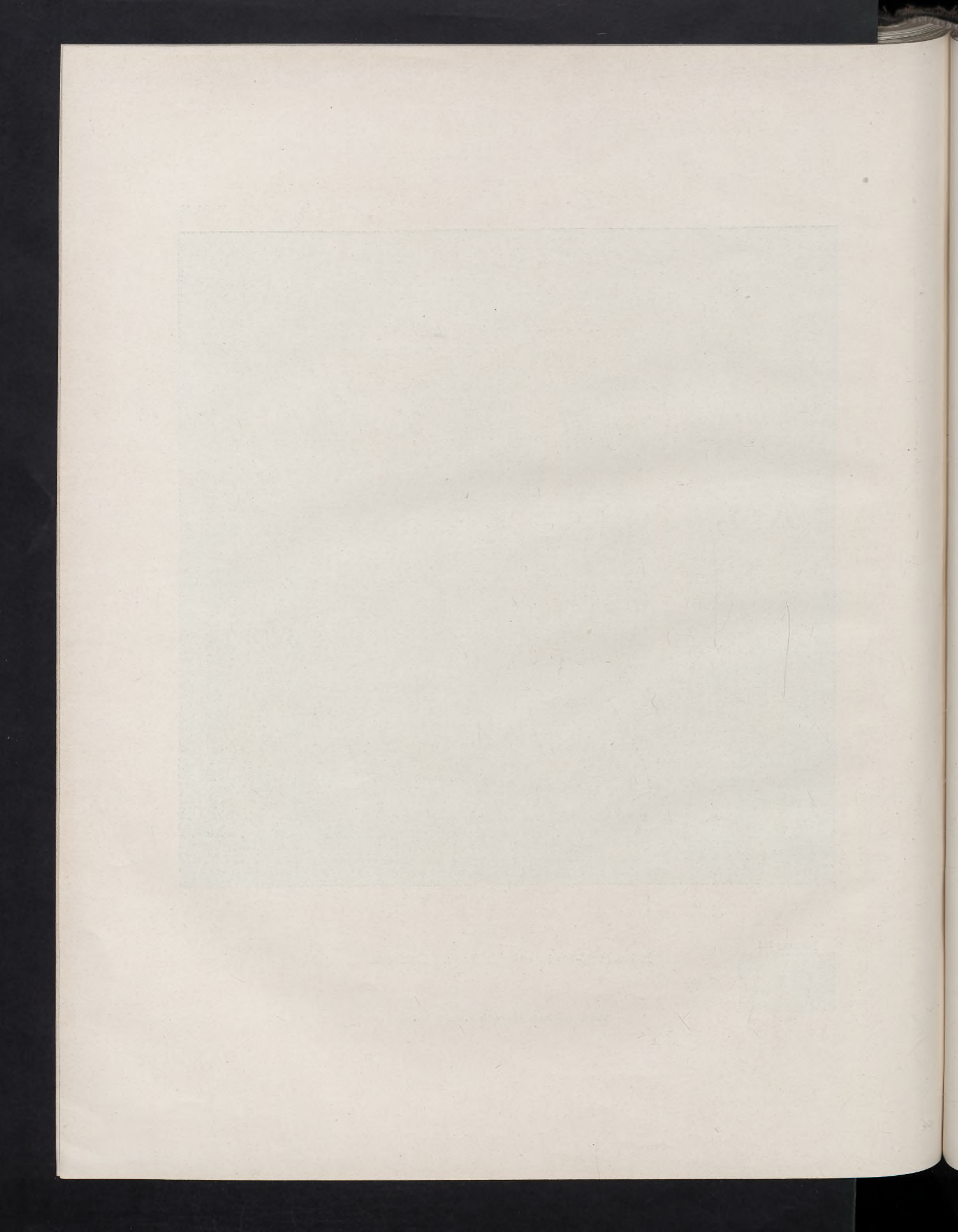


AUGSBURG · ELIAS-HOLLPLATZ MIT · RATHAUS · UND · PERLACHTURM im JAHR 1914



Elias-Holl-Platz mit Rathaus. Ostfront.

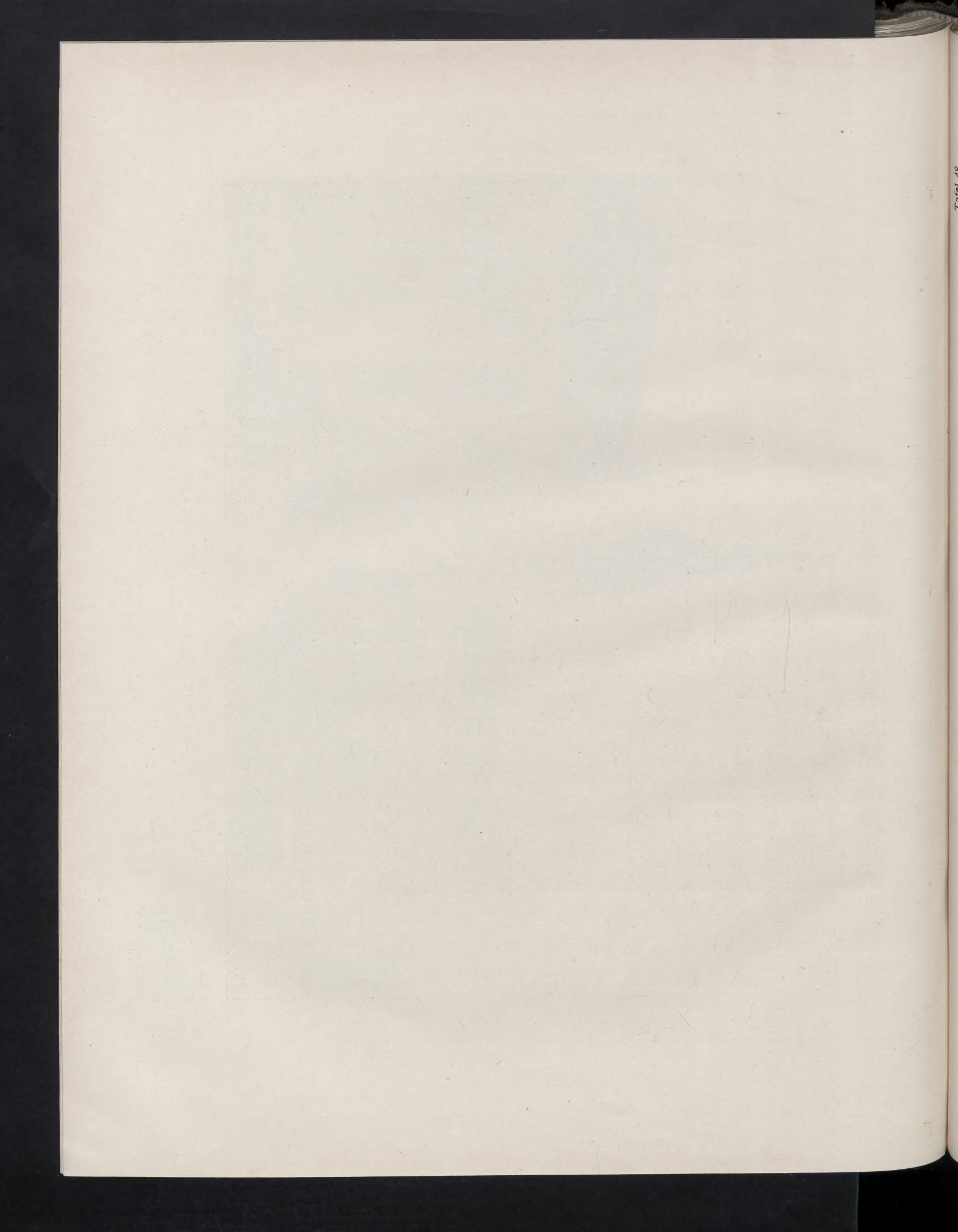
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Augsburg: Der Dom mit Teil des Fronhofes.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Donau Kanal.
Rand der Kaimauer
Vorkai
Zur Augartenbrücke
Eindeckung des Bahnkörpers
Haltestelle – Schottenring
Bahnsteig im offenen Einschnitt.
niedrige Blumen (Kerol)
K. k. Trafik
Kaffee - Kiosk
Franz-Josefs Kai
Schotten Ring

Jahrgang XII

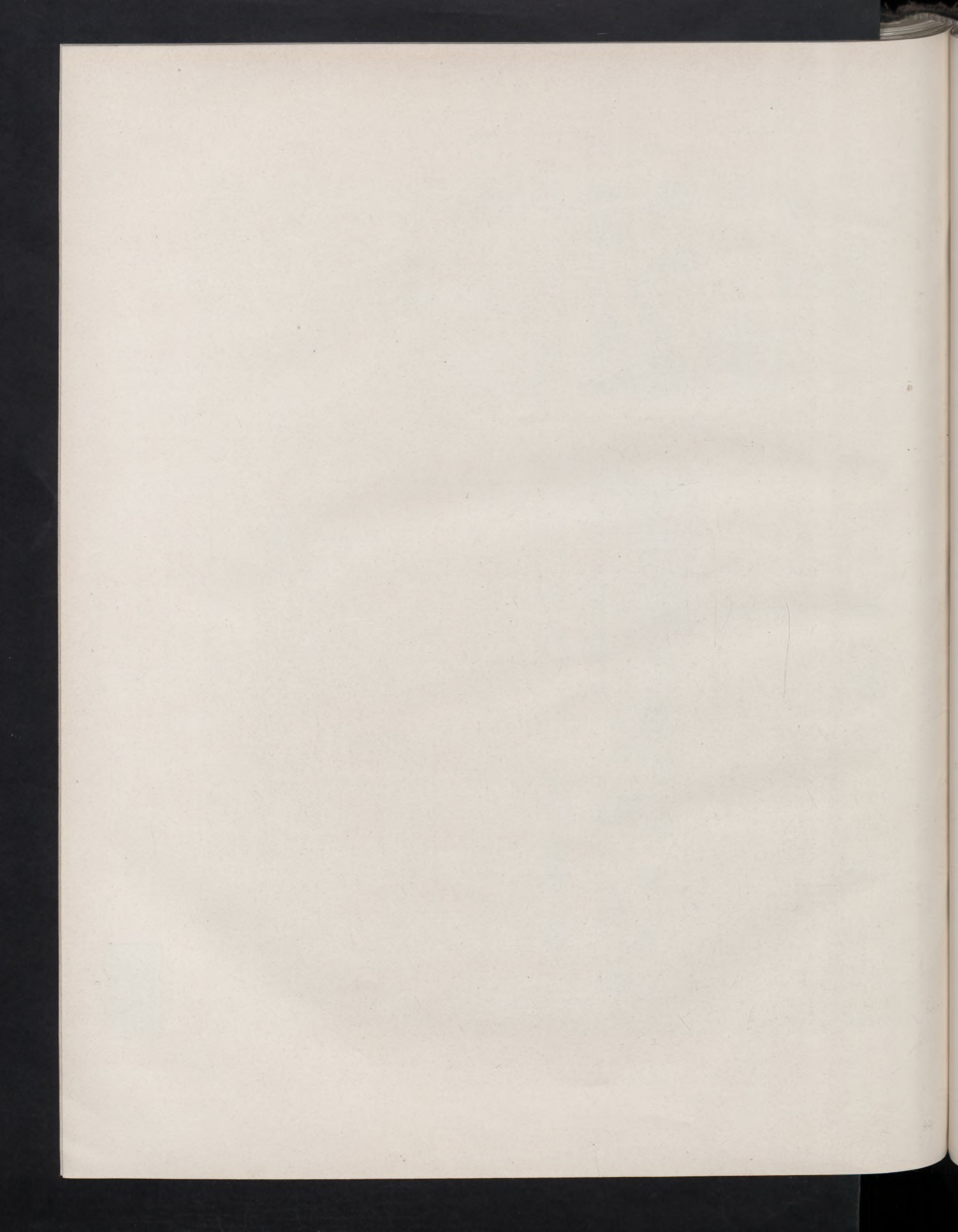


1915

Plan zu einer neuen Ringstraßenmündung in Wien.

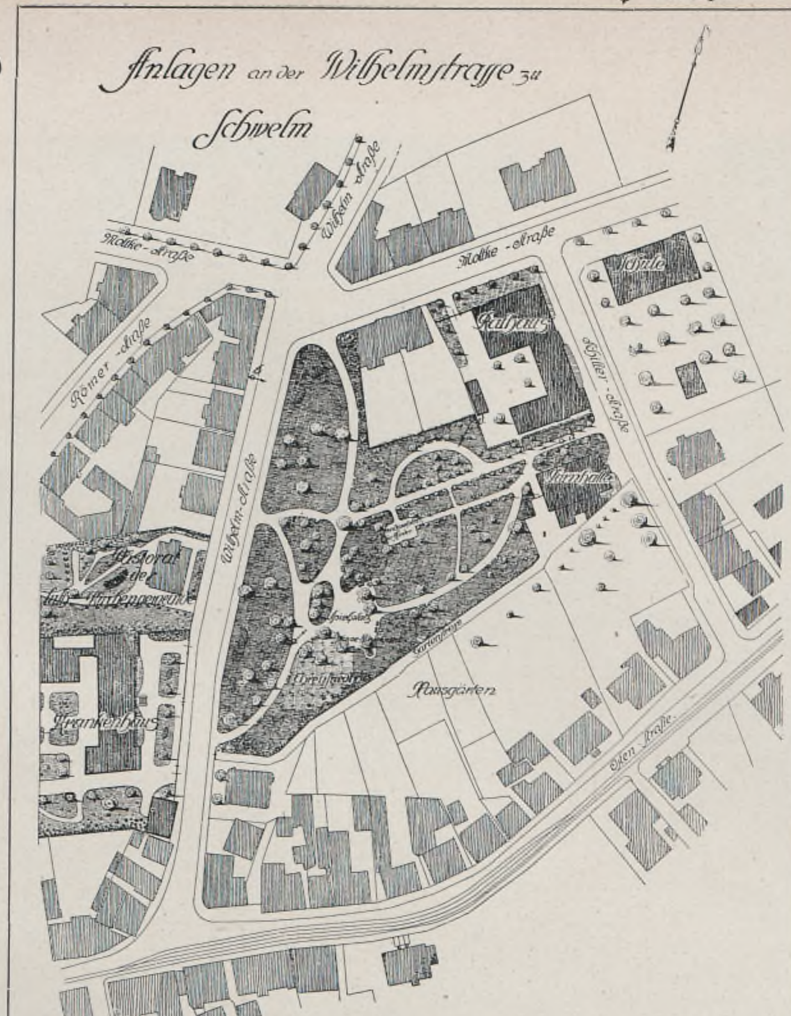
Architekt: Gustav Jahn, Wien.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



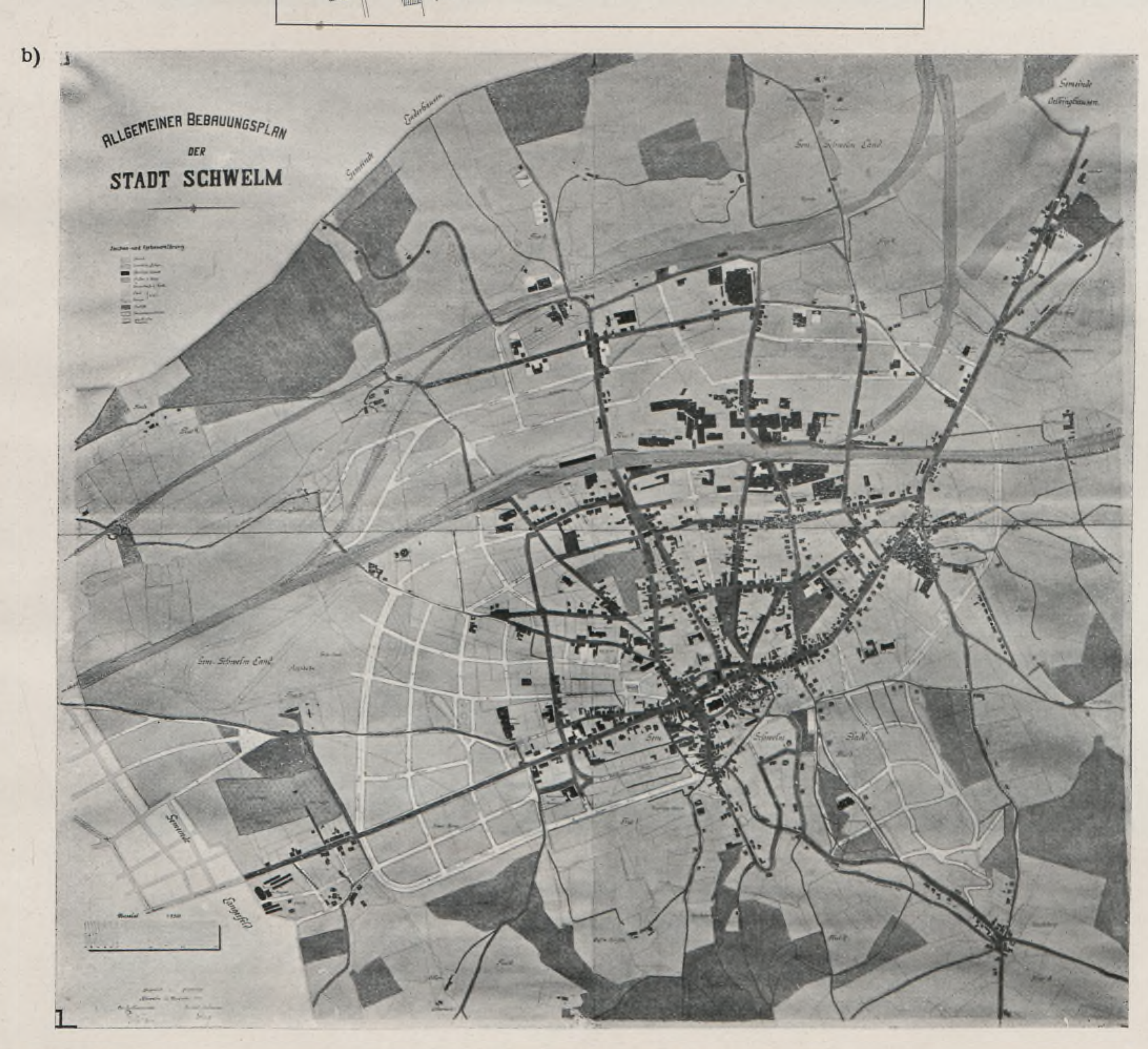
a)

Standpunkt d



Standpunkt a

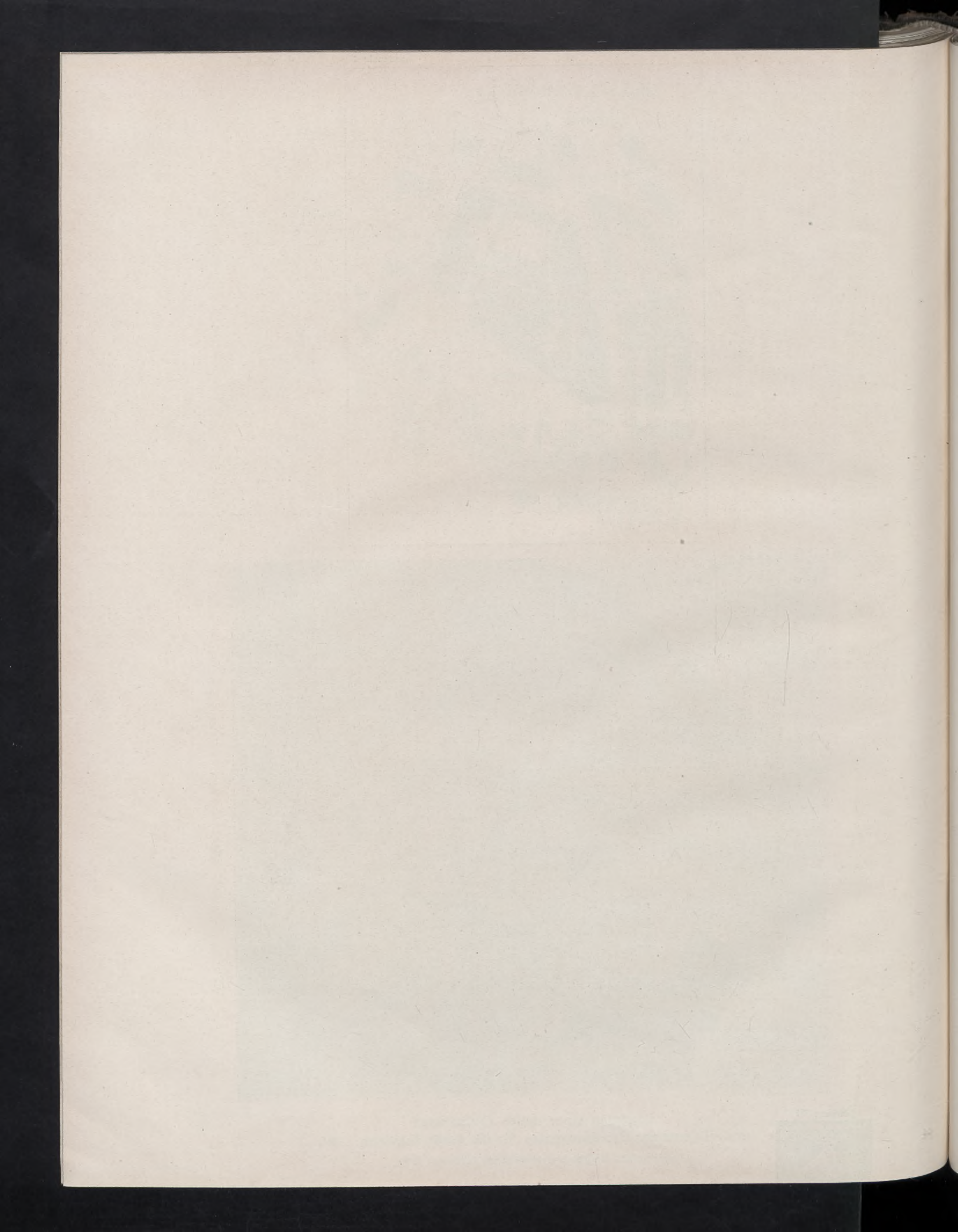
b)

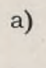




Lageplan einer neuen Grünanlage
und allgemeiner Bebauungsplan für die Stadt Schwelm i. W.

Architekt: Stadtbaurat Bußmann, Schwelm i. W.





a)



b)



Einzelheiten aus der neuen Grünanlage in Schwelm i. W.

a) Aufnahme vom Standpunkt a,
b) Aufnahme vom Standpunkt d des Lageplans.

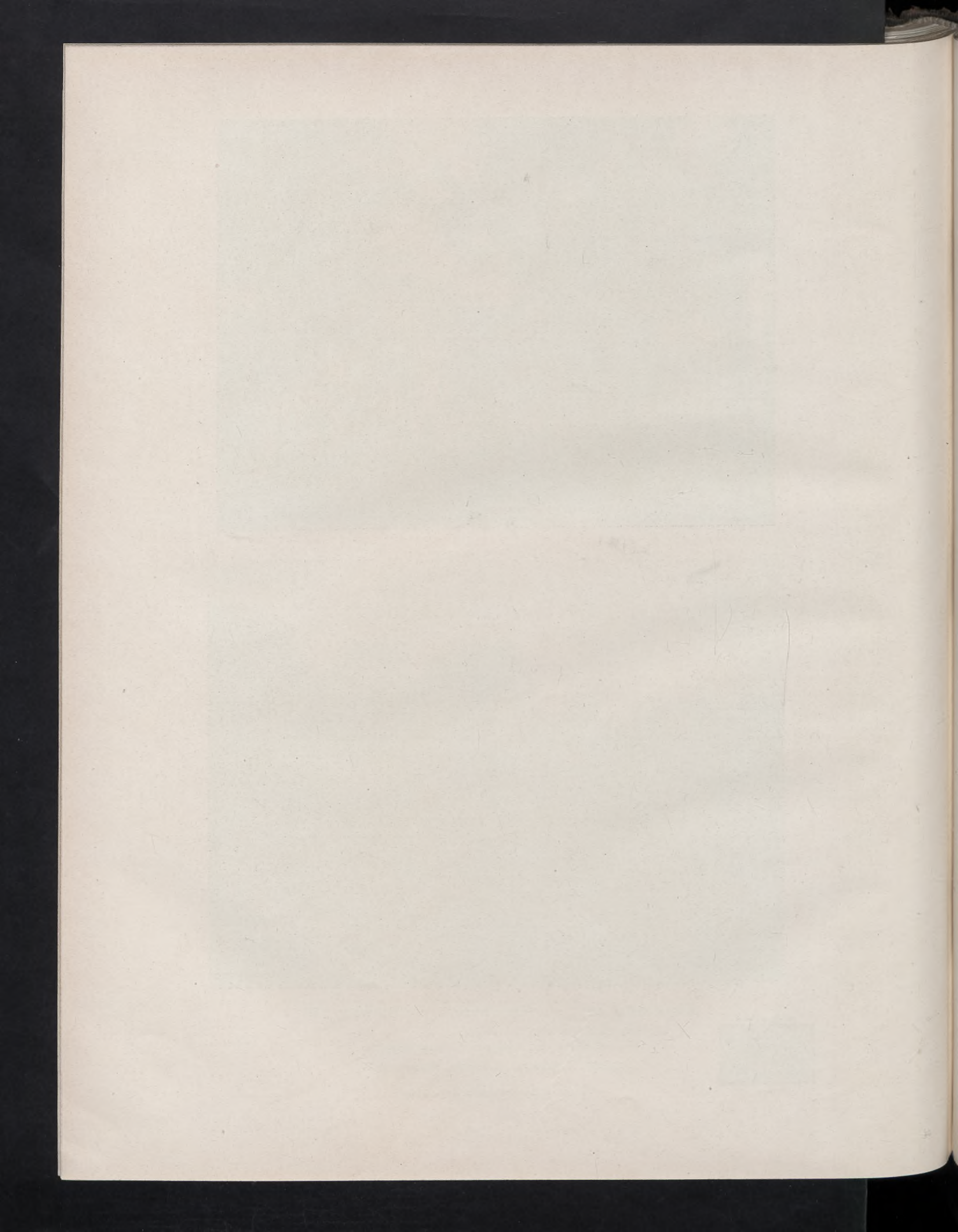
Architekt: Stadtbaurat Bußmann, Schwelm i. W.

Jahrgang XII



1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



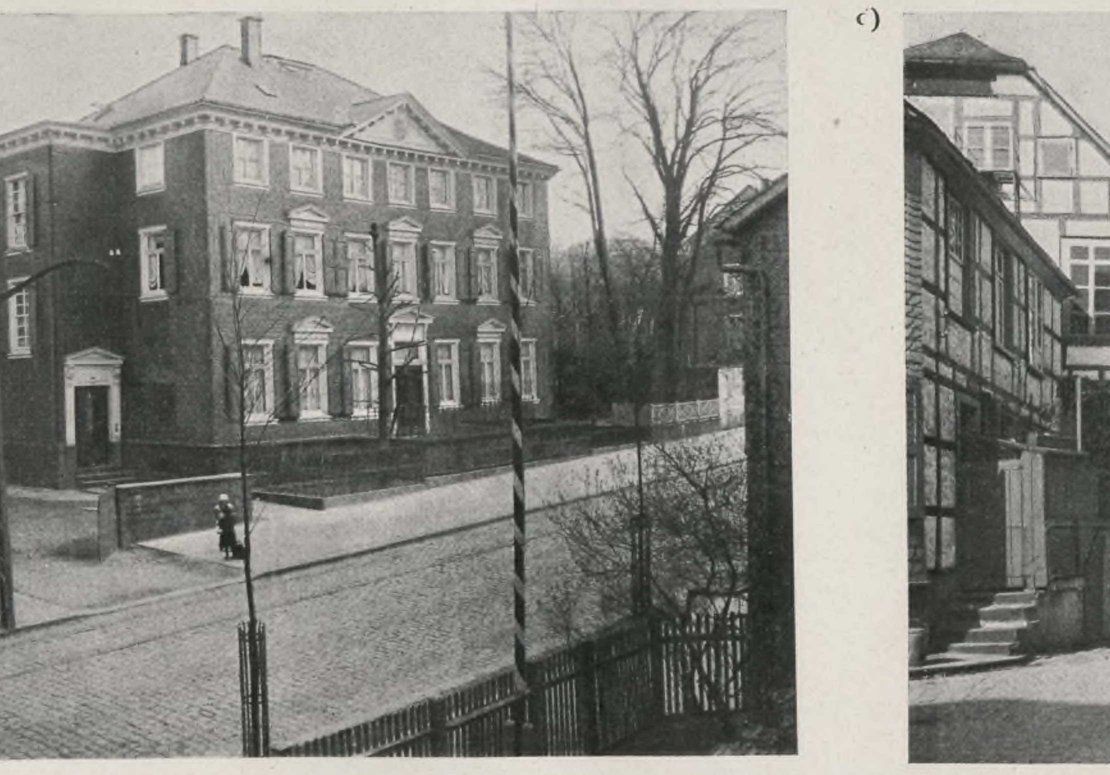
a)



c)



b)



c)



Jahrgang XII

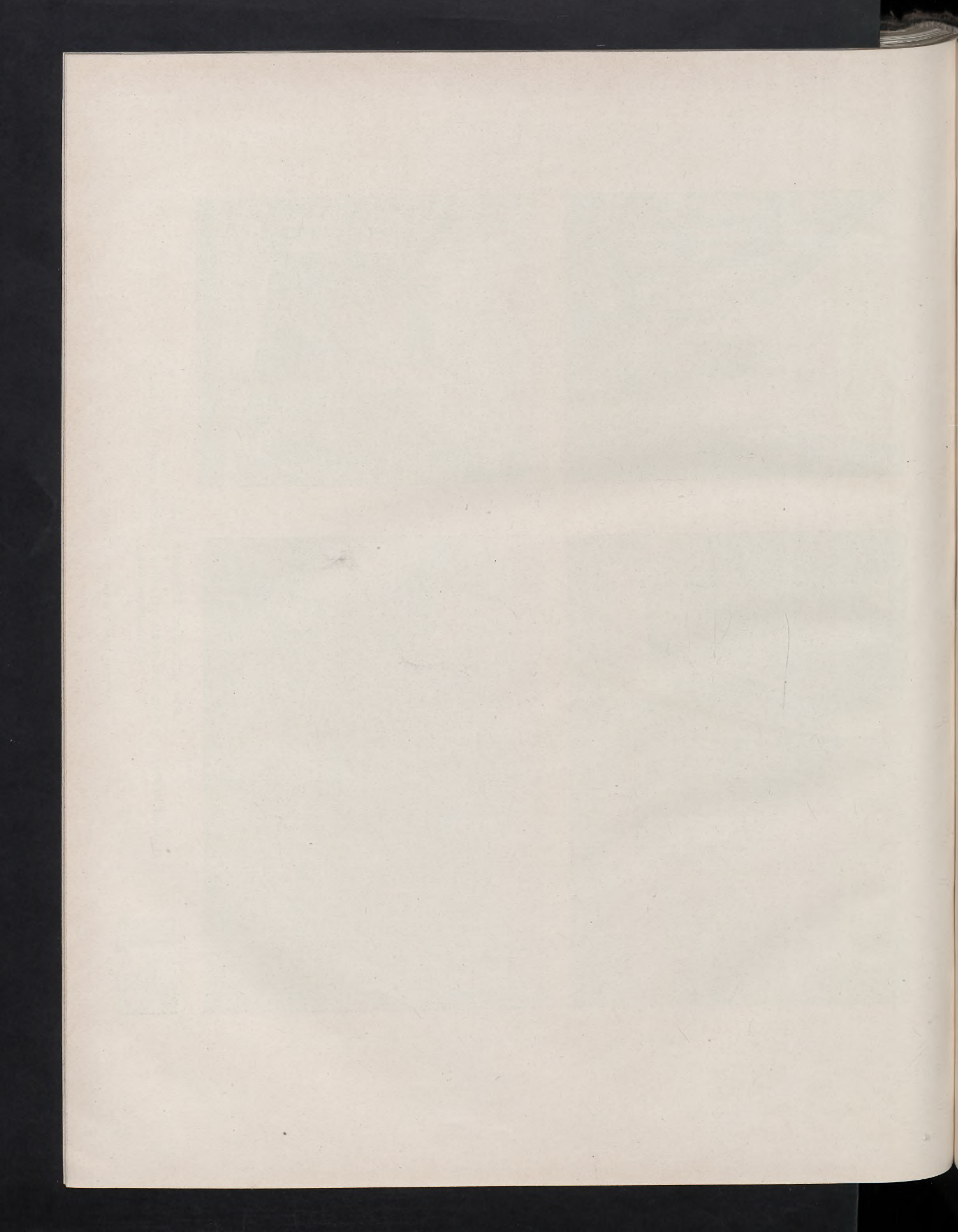


1915

Aus dem alten Schwelm i. W.

a) Haus Rentrop, b) Haus Sternenberg, c) Kölner Straße mit evangel.-luth. Kirche, d) Untermauerstraße.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Lageplan

des städtischen Krankenhauses auf dem Kirschberge in Aschersleben.

Norden.

von Quenstedt

Chaussee

Sieleberstrasse

nach Aschersleben.

Aschersleben, den 7. Mai 1913.

Dr. Heckner

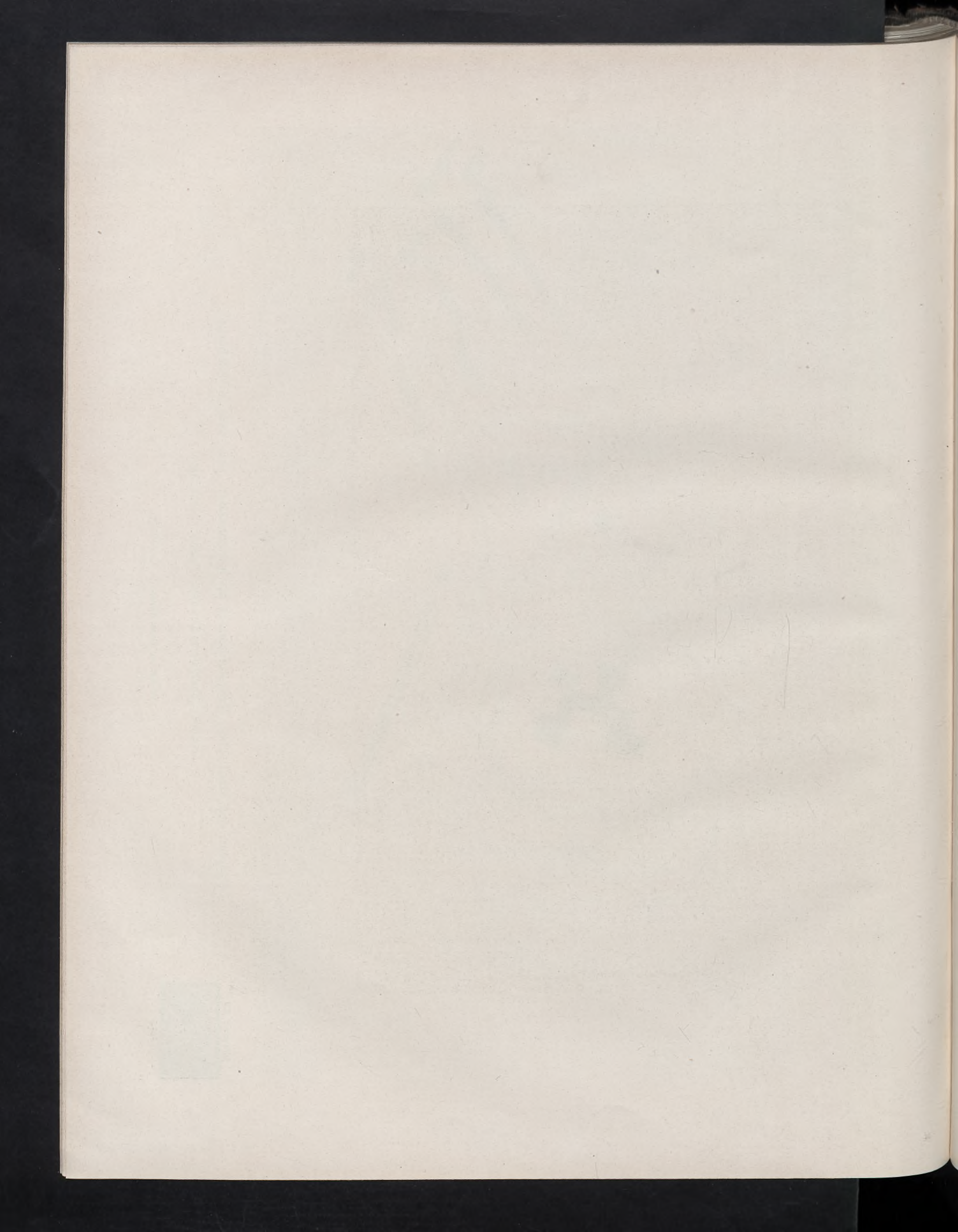
Stadtbaurat.

Lageplan des städtischen Krankenhauses zu Aschersleben „Auf dem Kirschberge“.

Architekt: Stadtbaurat Dr.-Ing. Heckner, Aschersleben.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin





Städtisches Krankenhaus zu Aschersleben „Auf dem Kirschberge“.

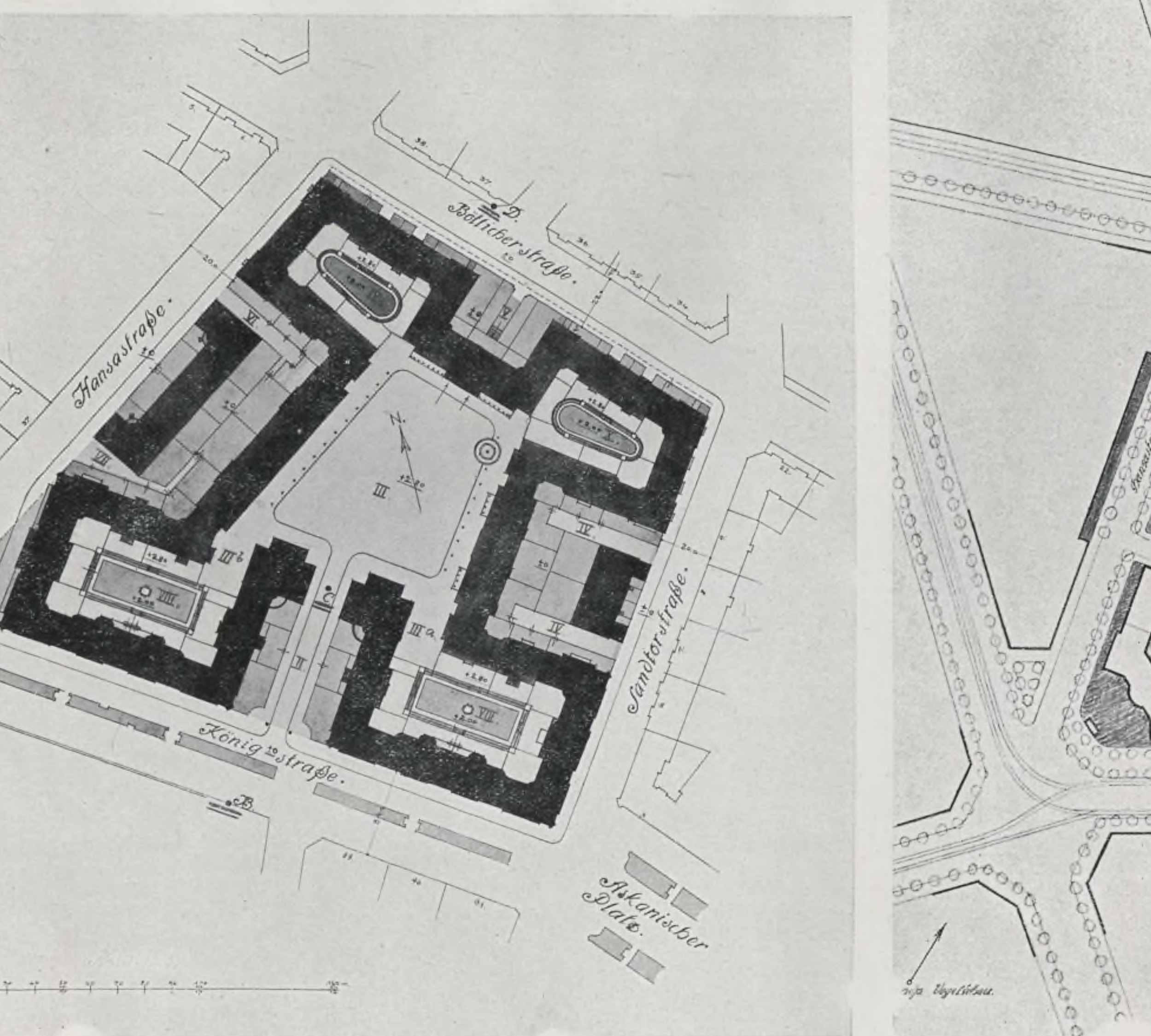
Ansicht von Süden.

Architekt: Stadtbaurat Dr.-Ing. Heckner, Aschersleben.

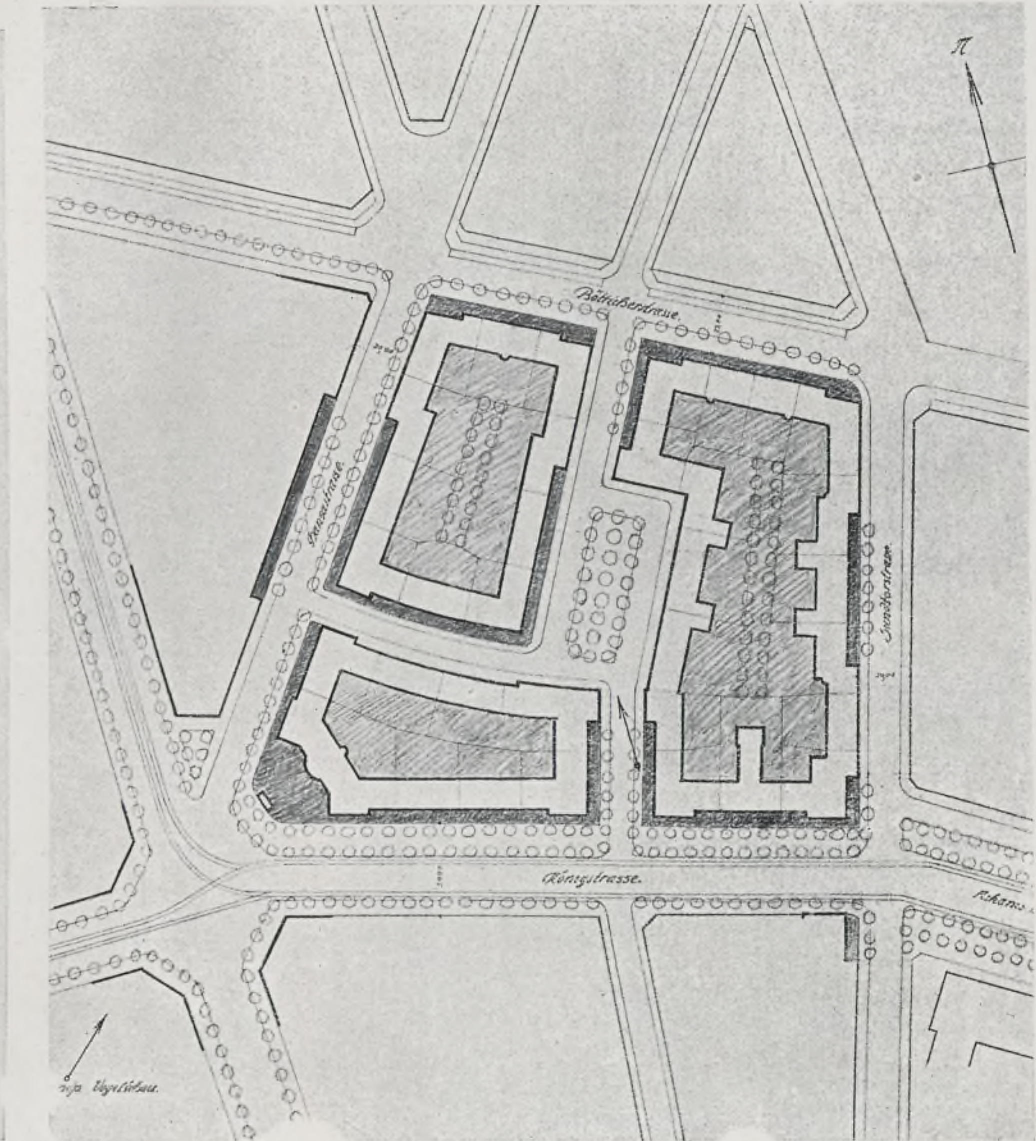
Jahrgang XII
DER STÄDTEBAU
1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a)



b)



Wettbewerb zur Bebauung eines städtischen Baublocks in Magdeburg.

a) Lageplan des Entwurfs „Neuland“, Architekten: Joh. Duvigneau, F. Stapff und W. Fischer der Magdeburger Bau- und Kreditbank;

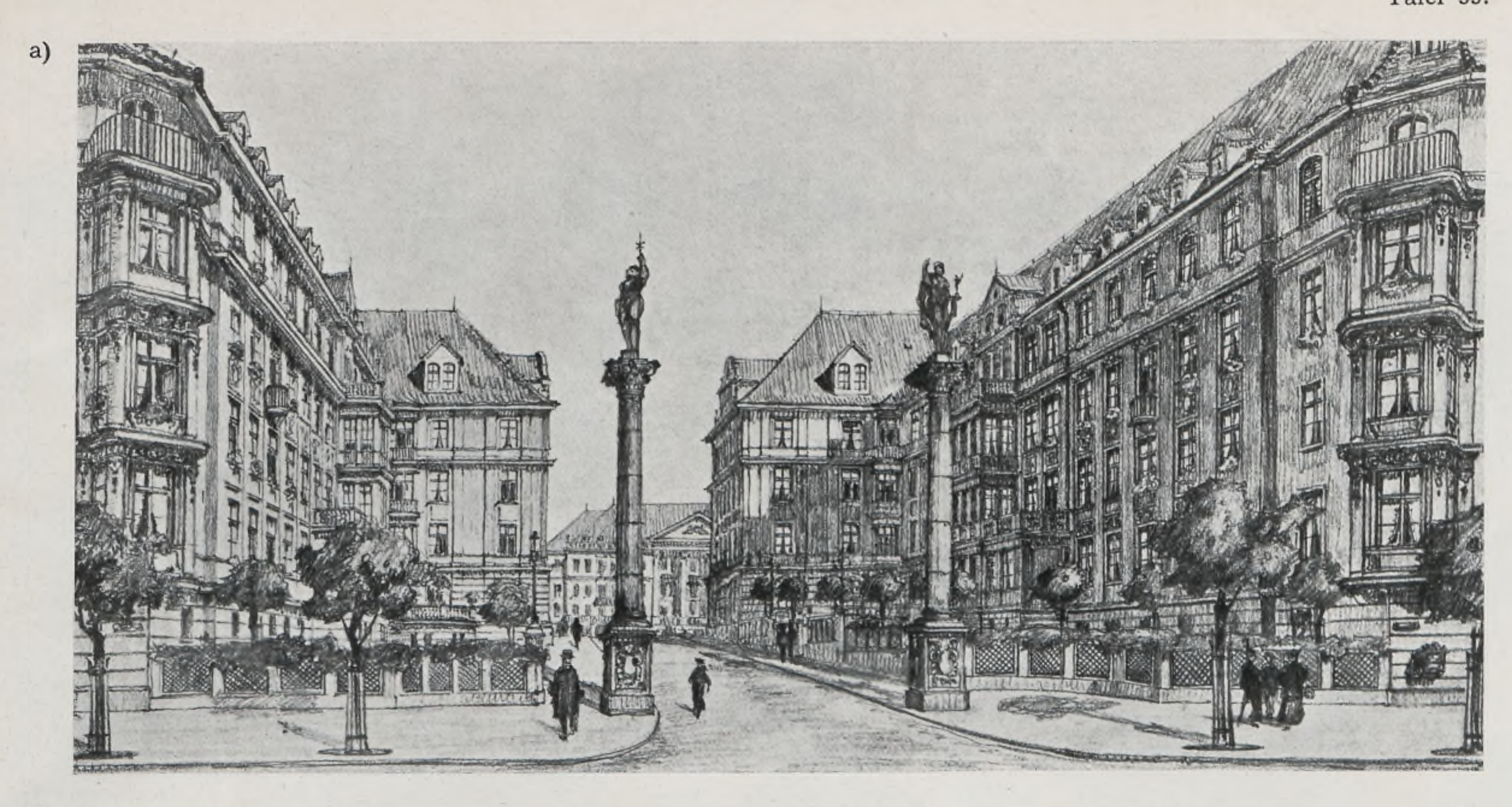
b) Lageplan des Entwurfs „Geluk“, Architekt Maximilian Worm, Magdeburg;

je mit der Hälfte des zusammengelegten ersten und zweiten Preises ausgezeichnet.

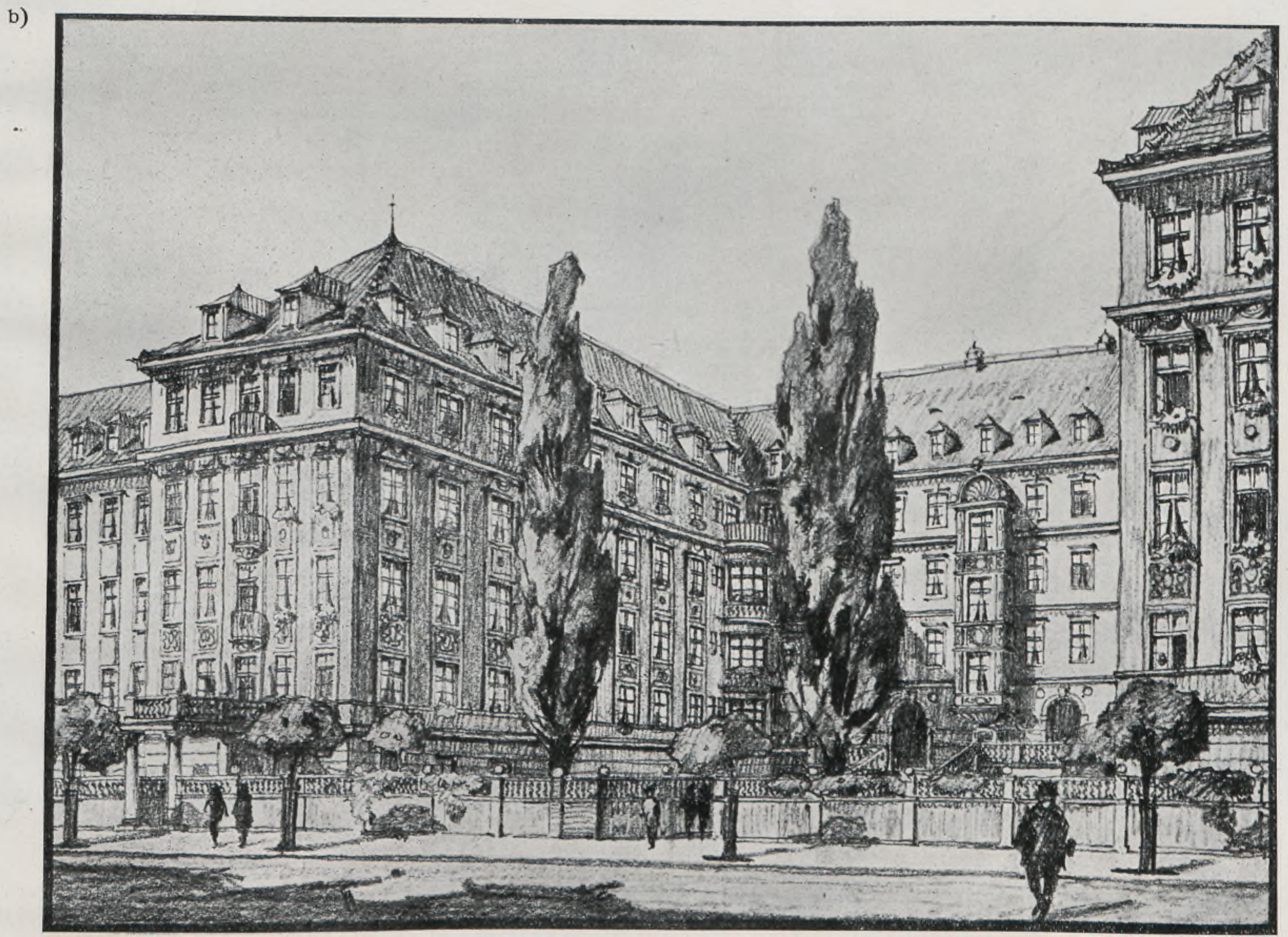
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a)



b)



Wettbewerb zur Bebauung eines städtischen Baublocks in Magdeburg.

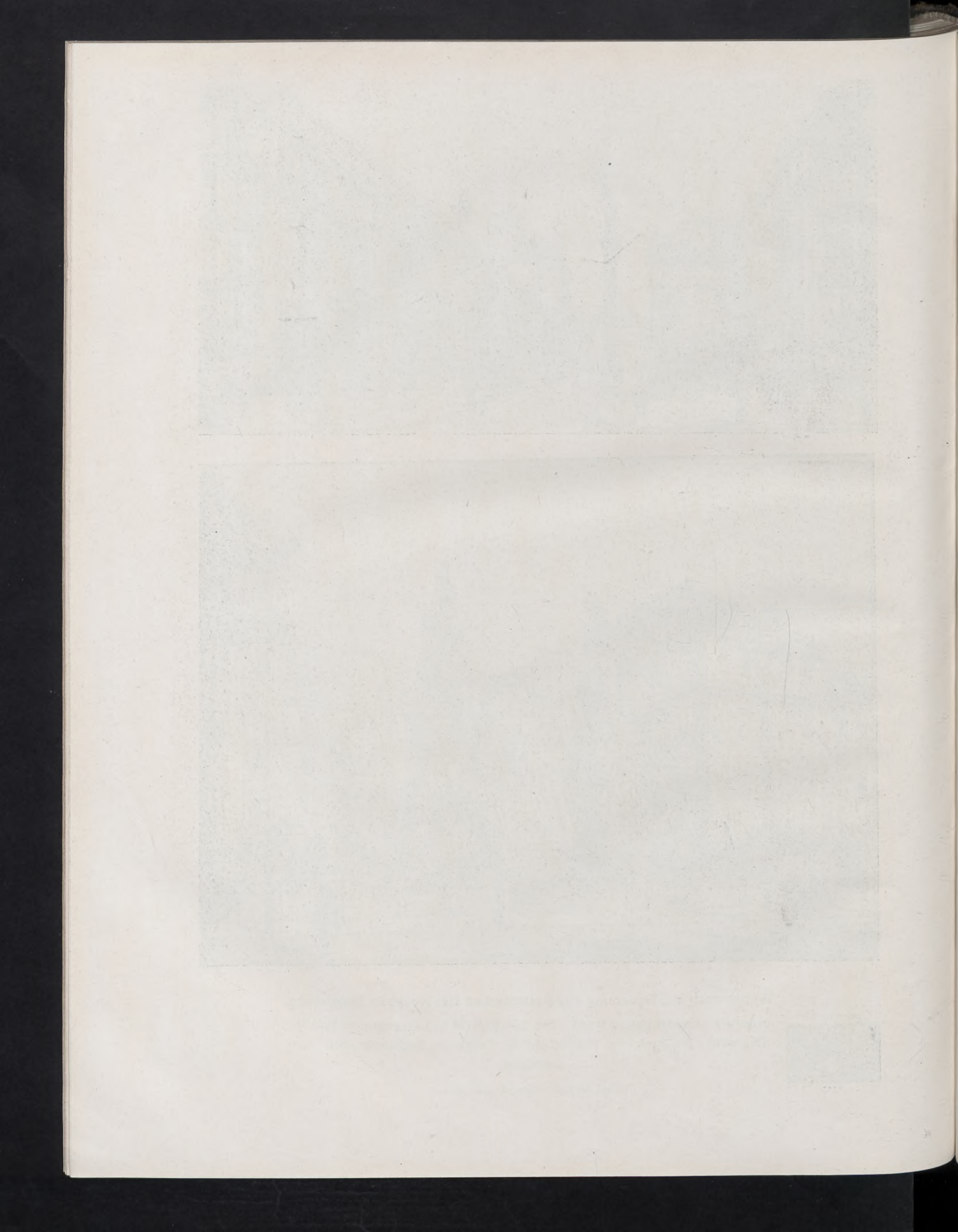
Schaubild a vom Standpunkt B und b vom Standpunkt D des Lageplans a auf Tafel 54.
Architekten: Joh. Duvigneau, F. Stapff und W. Fischer der Magdeburger Bau- und Kreditbank.

Jahrgang XII



1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Wettbewerb zur Bebauung eines städtischen Baublocks in Magdeburg.

Vogelschaubild zum Lageplan b der Tafel 54.

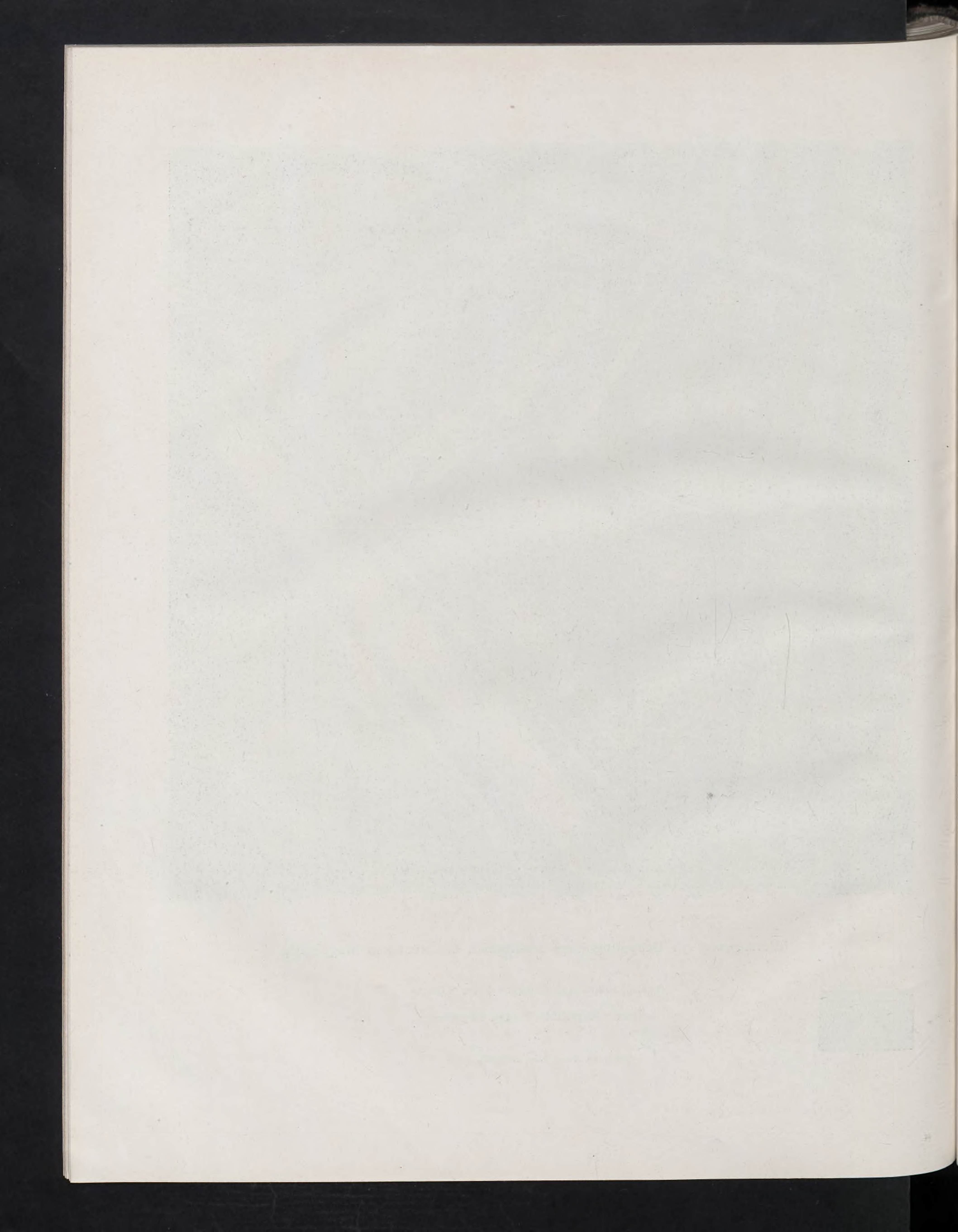
Architekt Maximilian Worm, Magdeburg.

Jahrgang XII



1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Jahrgang XII

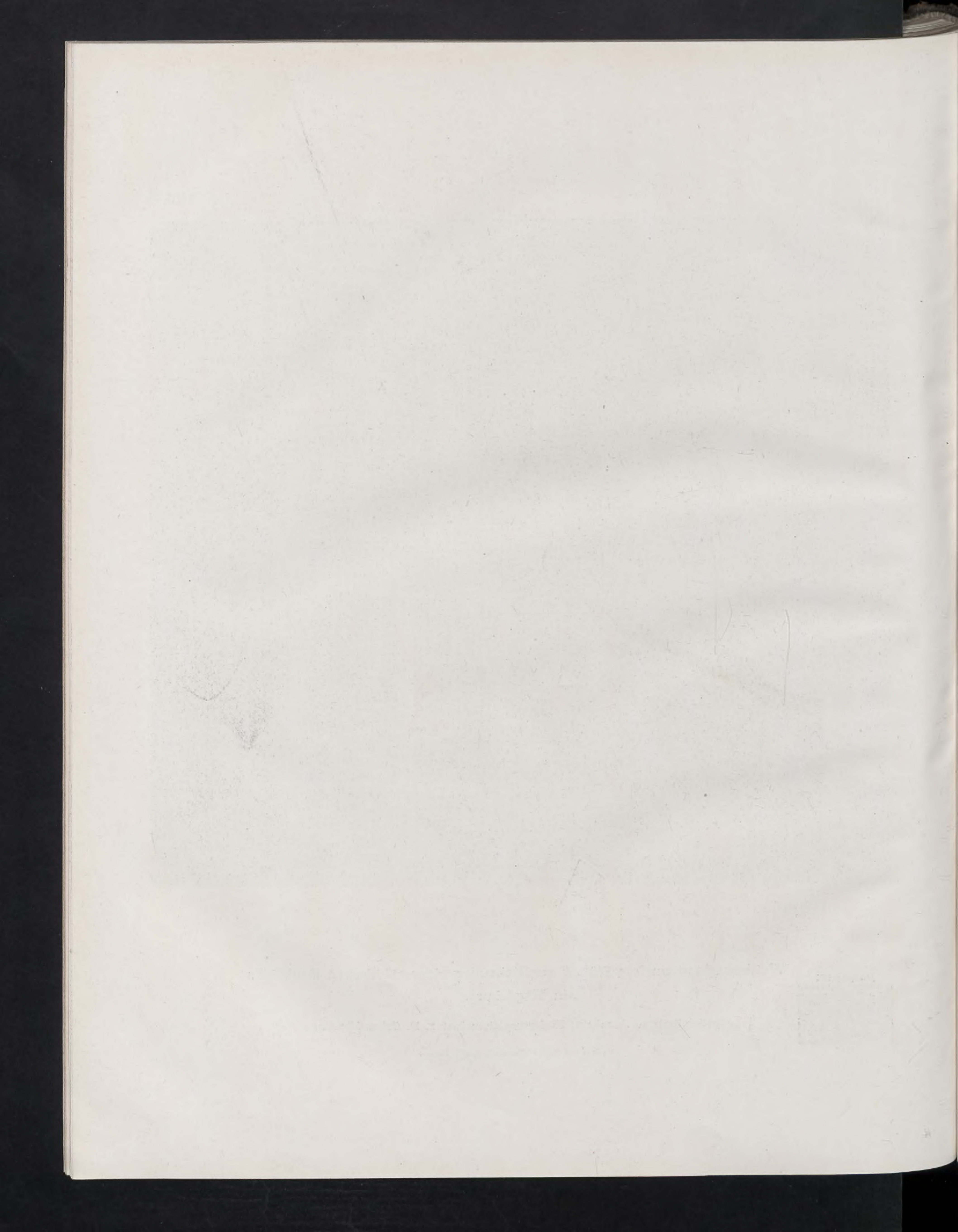


1915

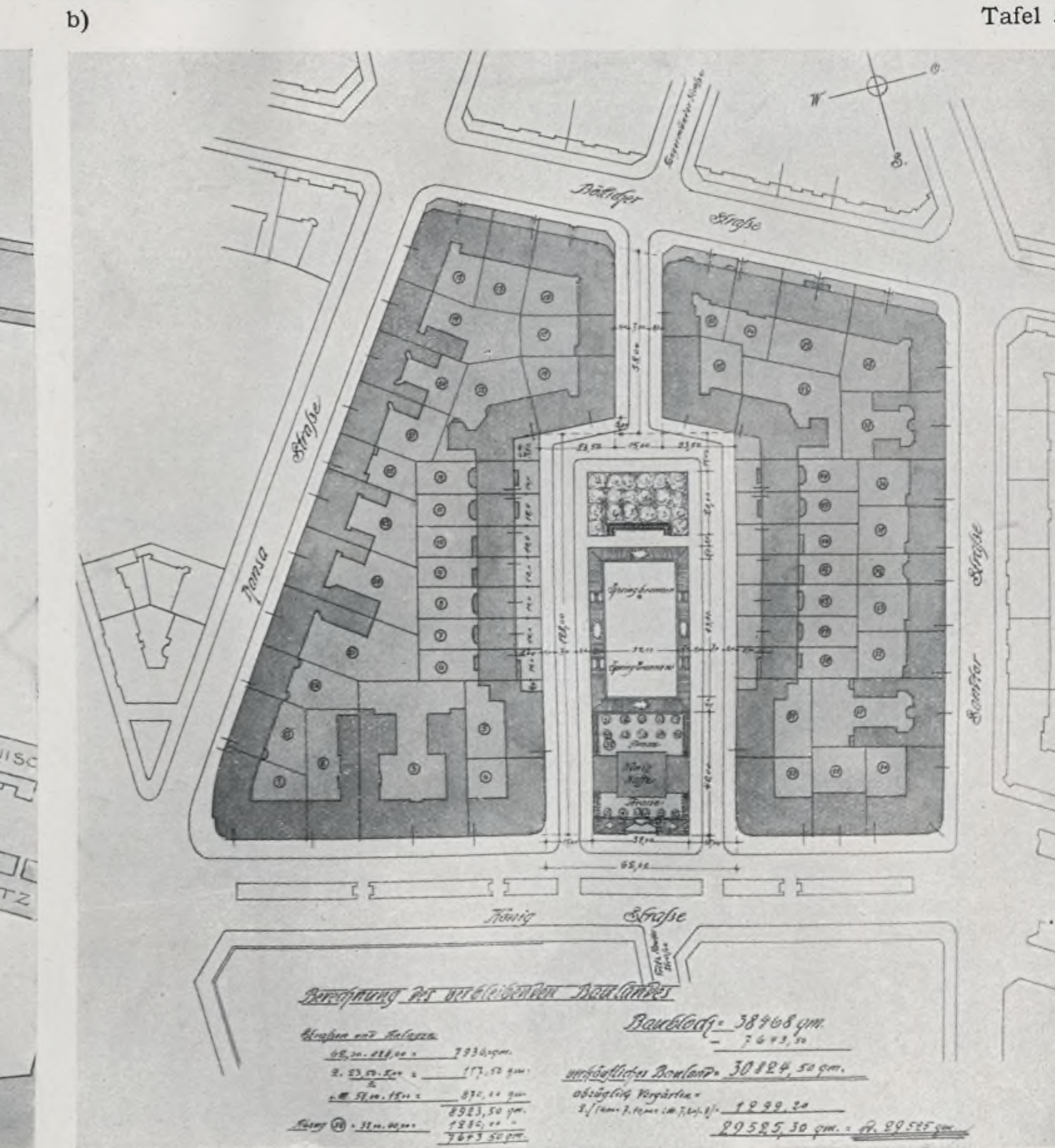
Wettbewerbsentwurf „3 Plätze“ zur Bebauung eines städtischen Baublocks in Magdeburg.

Dritter Preis. — Architekt: Regierungsbaumeister a. D. Oskar Höpffner.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a) b)



Jahrgang XII



1915

Angekaufte Wettbewerbsentwürfe zur Bebauung eines städtischen Baublocks in Magdeburg.

a) „Freiheit in Grenzen". Architekt August Blockmann, Magdeburg.

b) „Oase". — Architekt Hermann Zemter, Magdeburg.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



·WOHNHOF· „FREIHEIT-IN GRENZEN“

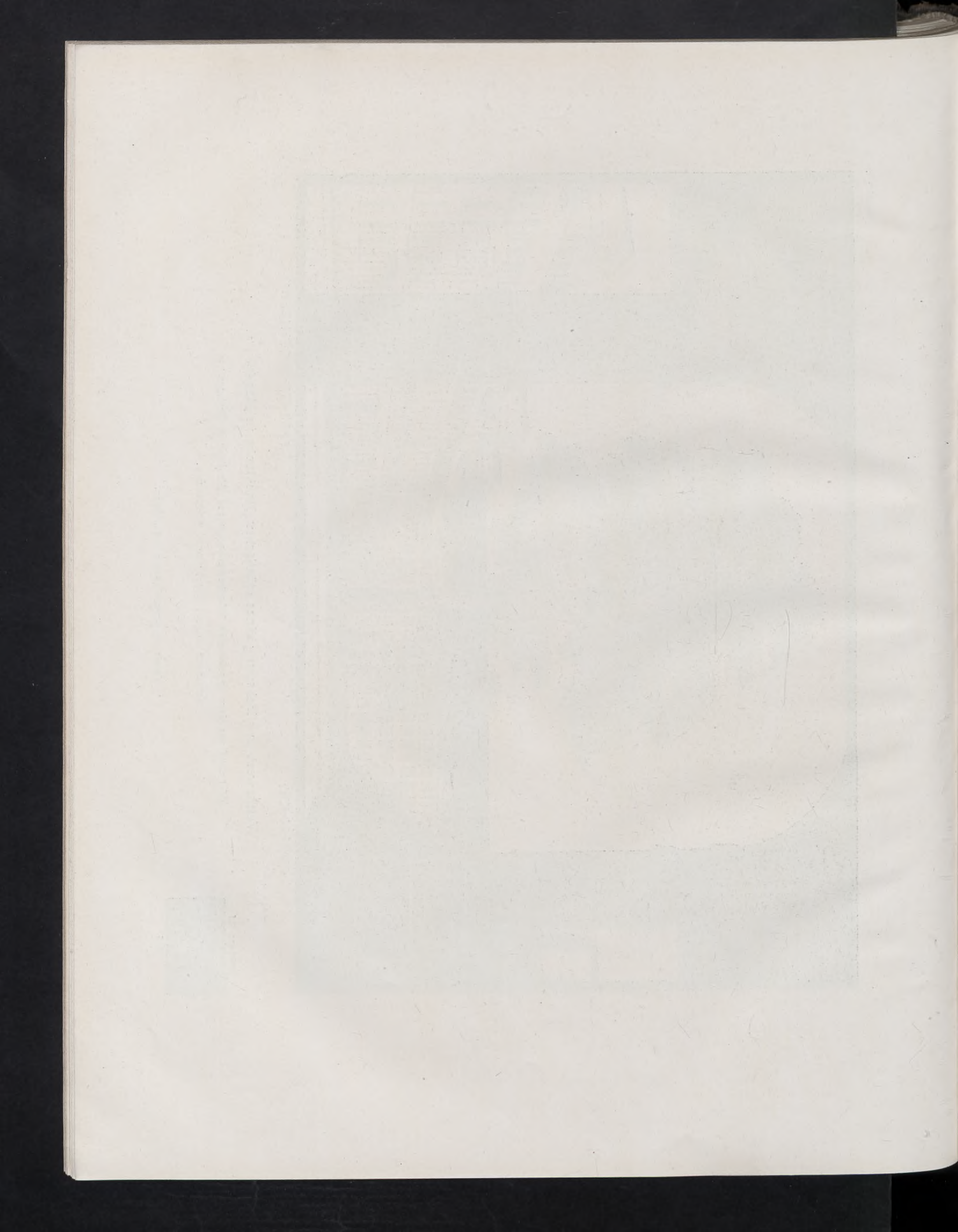
Wettbewerb zur Bebauung eines städtischen Baublocks in Magdeburg.

Wohnhof aus dem angekauften Wettbewerbsentwurf „Freiheit in Grenzen“.

Architekt August Blockmann, Magdeburg.

Jahrgang XII
DER STÄDTEBAU
1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

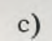






b)







d)



a) Straße in Lübeck.

Gänzlich gekappte 30jährige Linden im 3. Jahre.

b) Einseitig bepflanzte Straße in Lübeck.

In den oberen Stockwerken zurückgenommene 50—60jährige Linden nach dem 1. Jahre.

c) Der Lübecker Marktplatz.

Die Linden sind gekappt und werden schirmartig weitergepflegt.

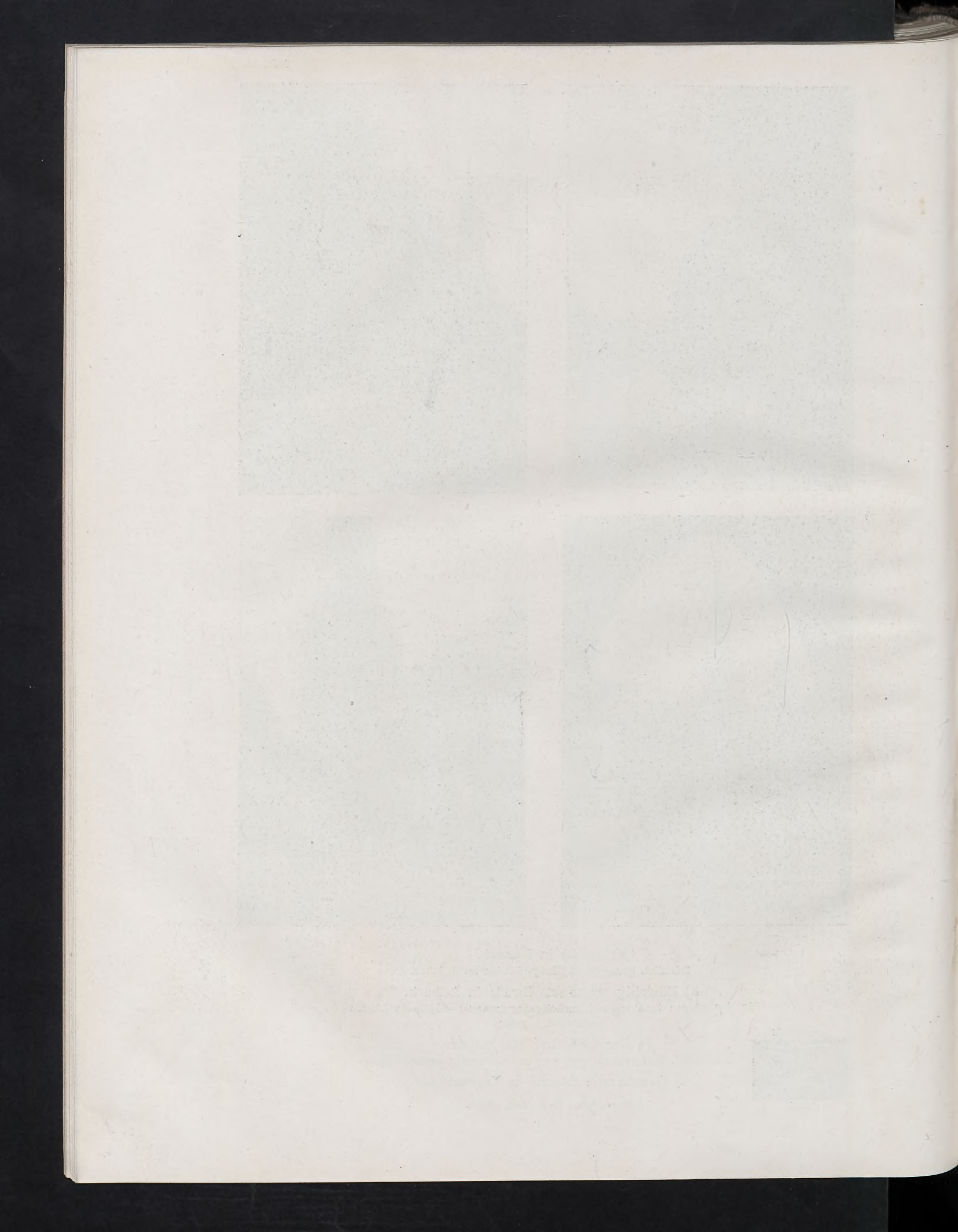
d) Geschorene Bäume in Travemünde.

Mitgeteilt von Harry Maaß, Lübeck.

Jahrgang XII



1915



e)

f)

g)

h)

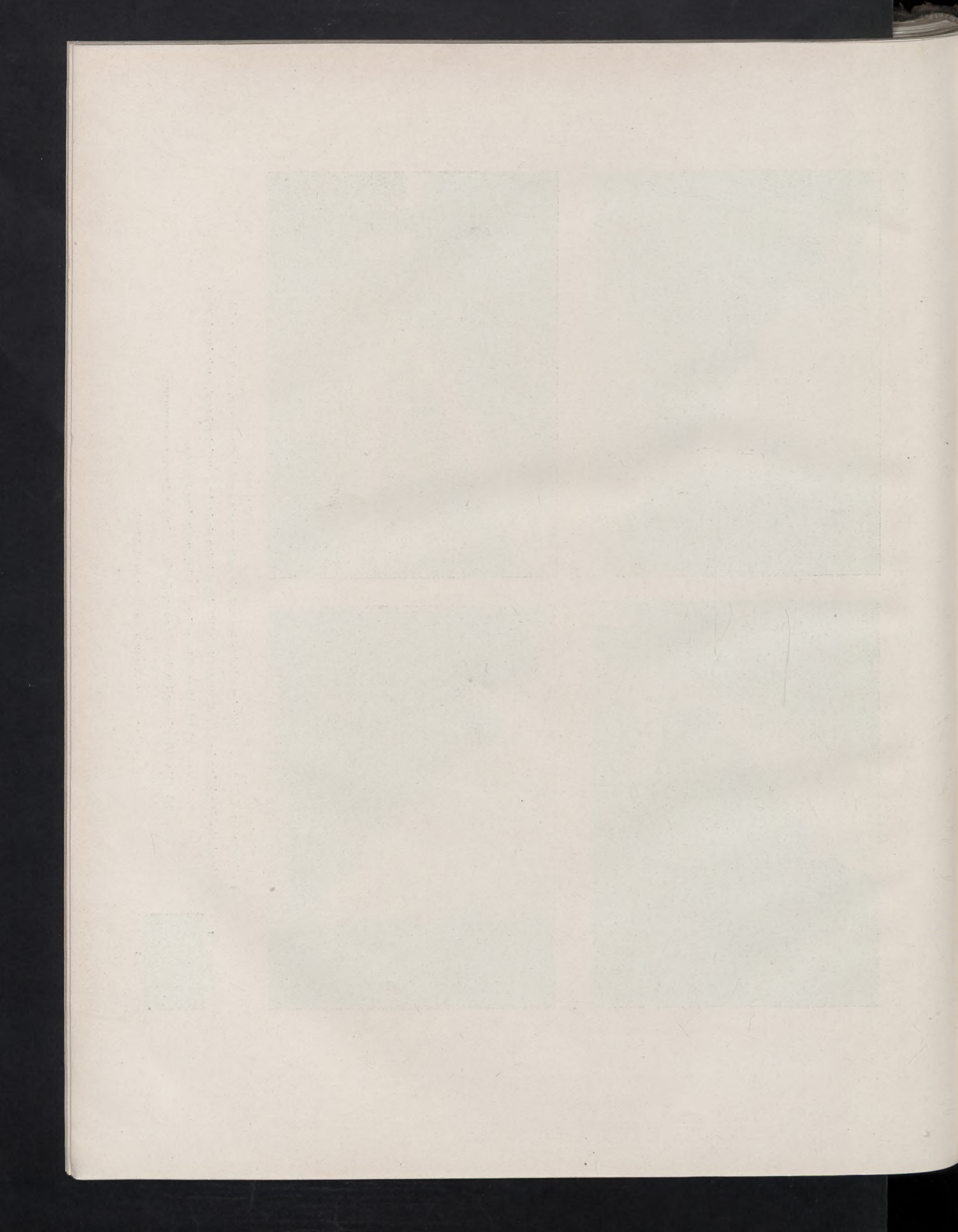
e) Straße in Lübeck. 25jährige Linden bis auf die unteren Äste zurückgenommen, nach einem Jahre.

f) Wredsdorfer Allee in Lüneburg. Die 100jährigen Linden sind scharf zurückgekappt, nach dem 1. Jahre.

g) Dieselben Bäume im 2. Jahre nach dem Kappen.

h) Die Vorderreihe in Travemünde. Ein geschorener Baumgang.

Mitgeteilt von Harry Maaß, Lübeck.



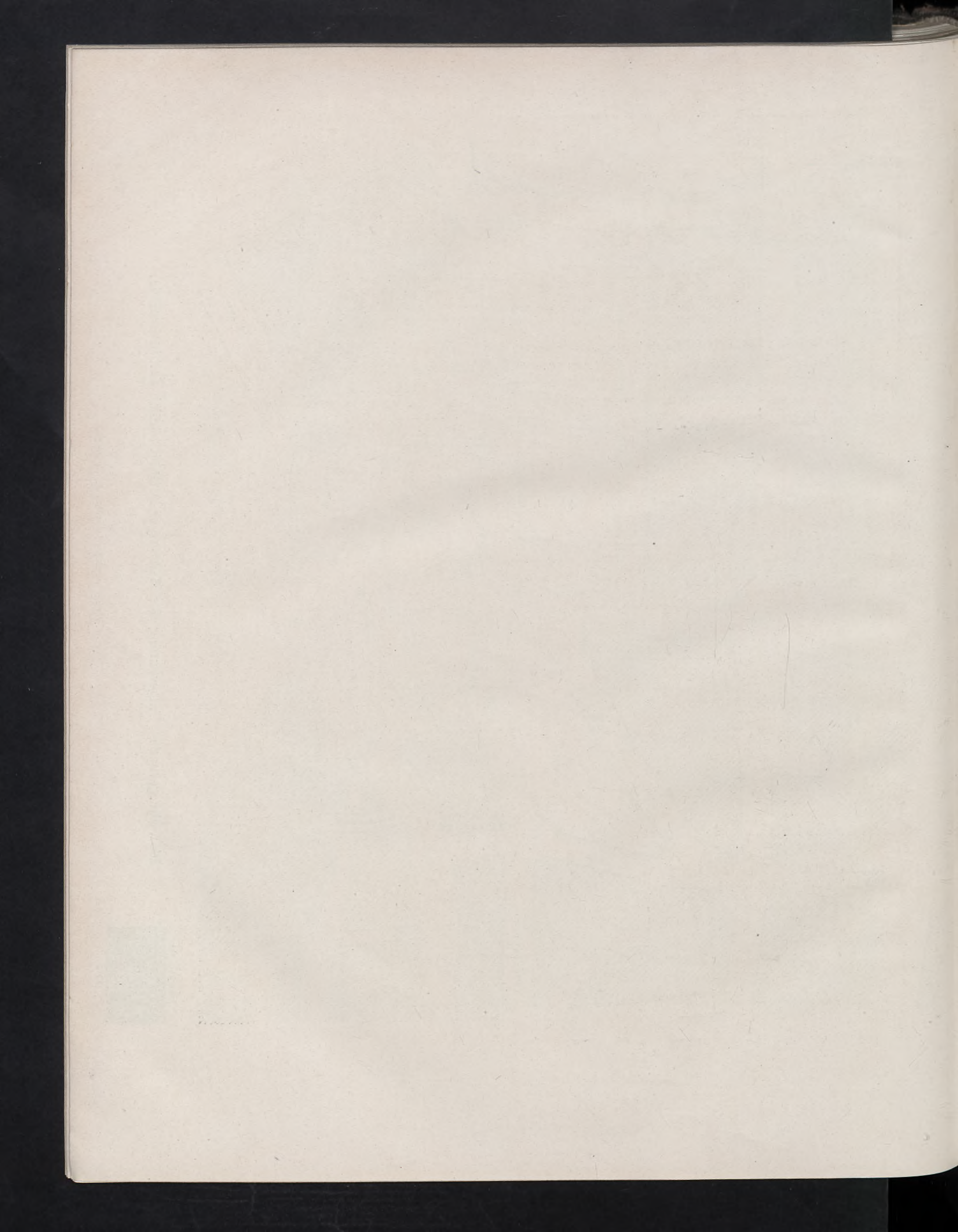
Jahrgang XII

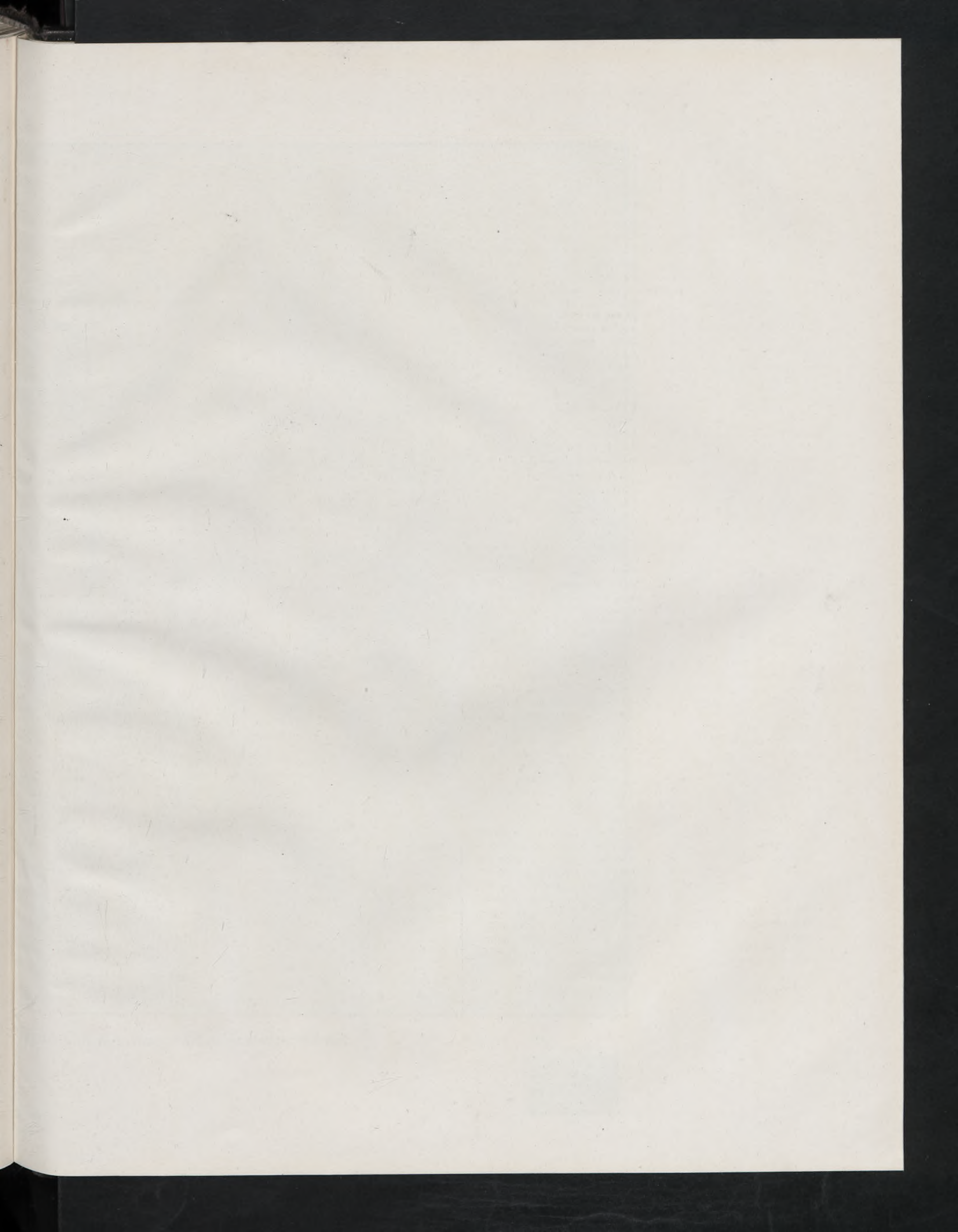


1915

Plan zur gesunden Umgestaltung der Hamburger Altstadt südlich der Steinstraße.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



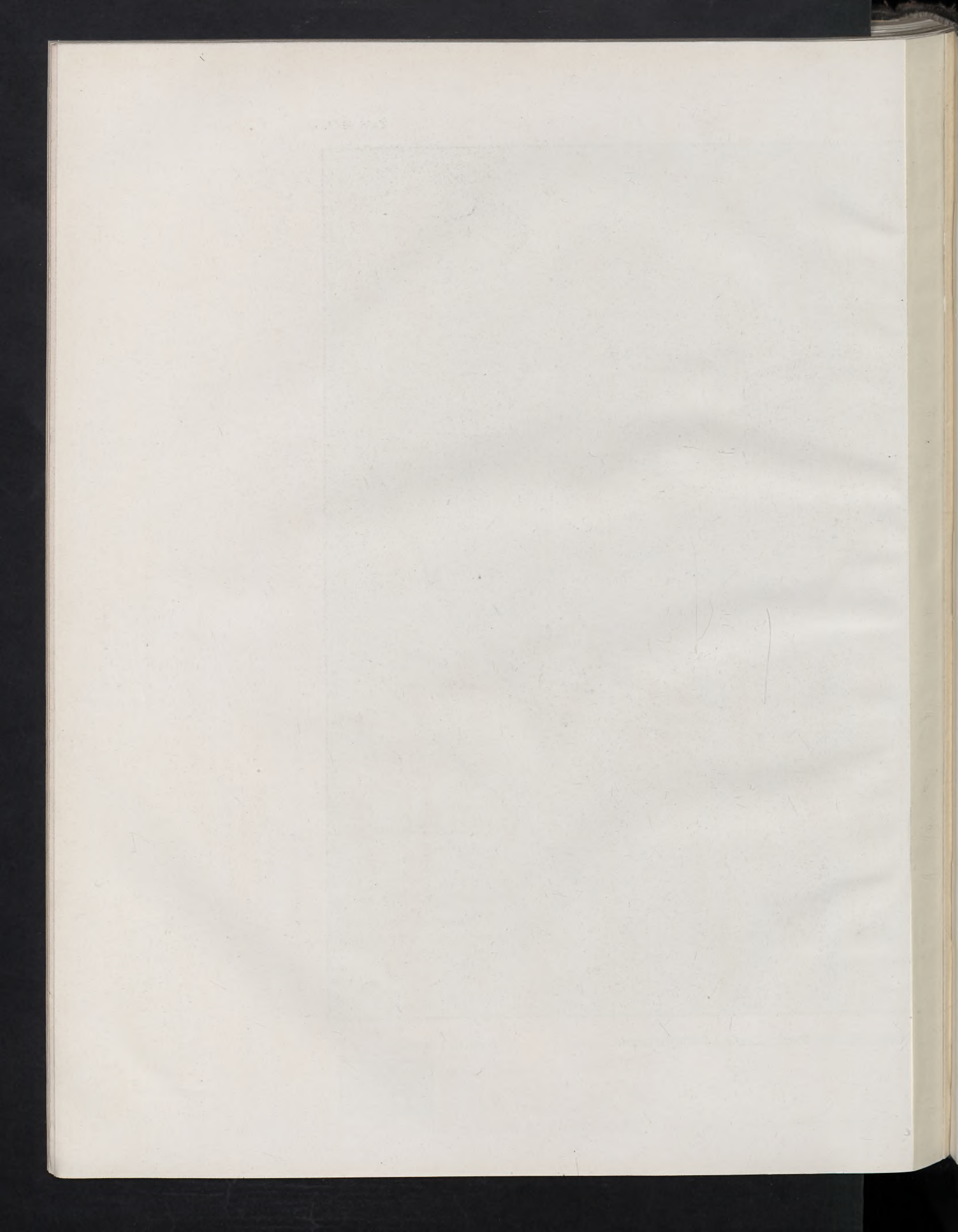


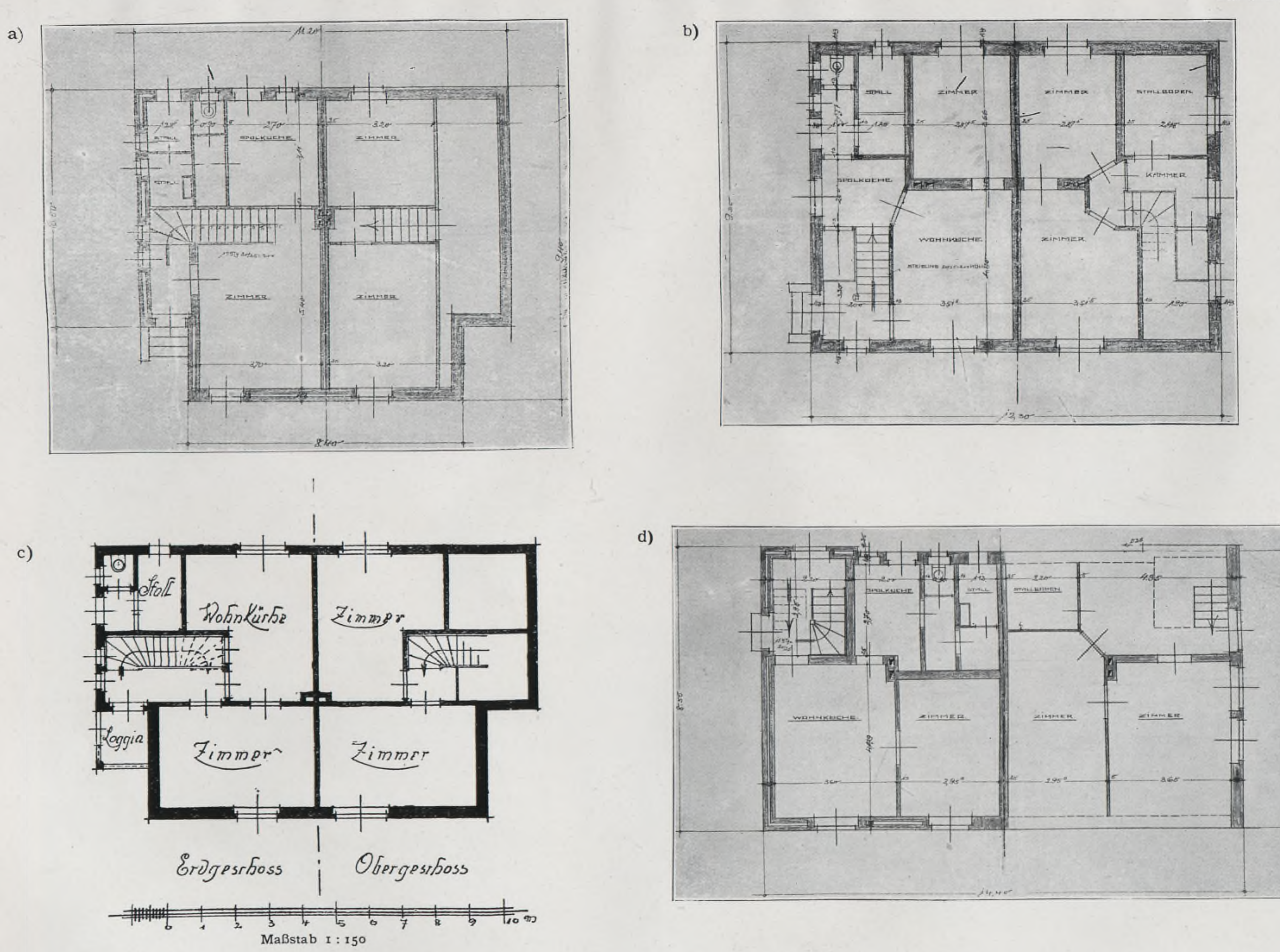
Arbeitersiedelung der Bergwerksgesellschaft Hermann m. b. H. bei Bork, Kreis Lüdinghausen.

Maßstab 1 : 4000.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

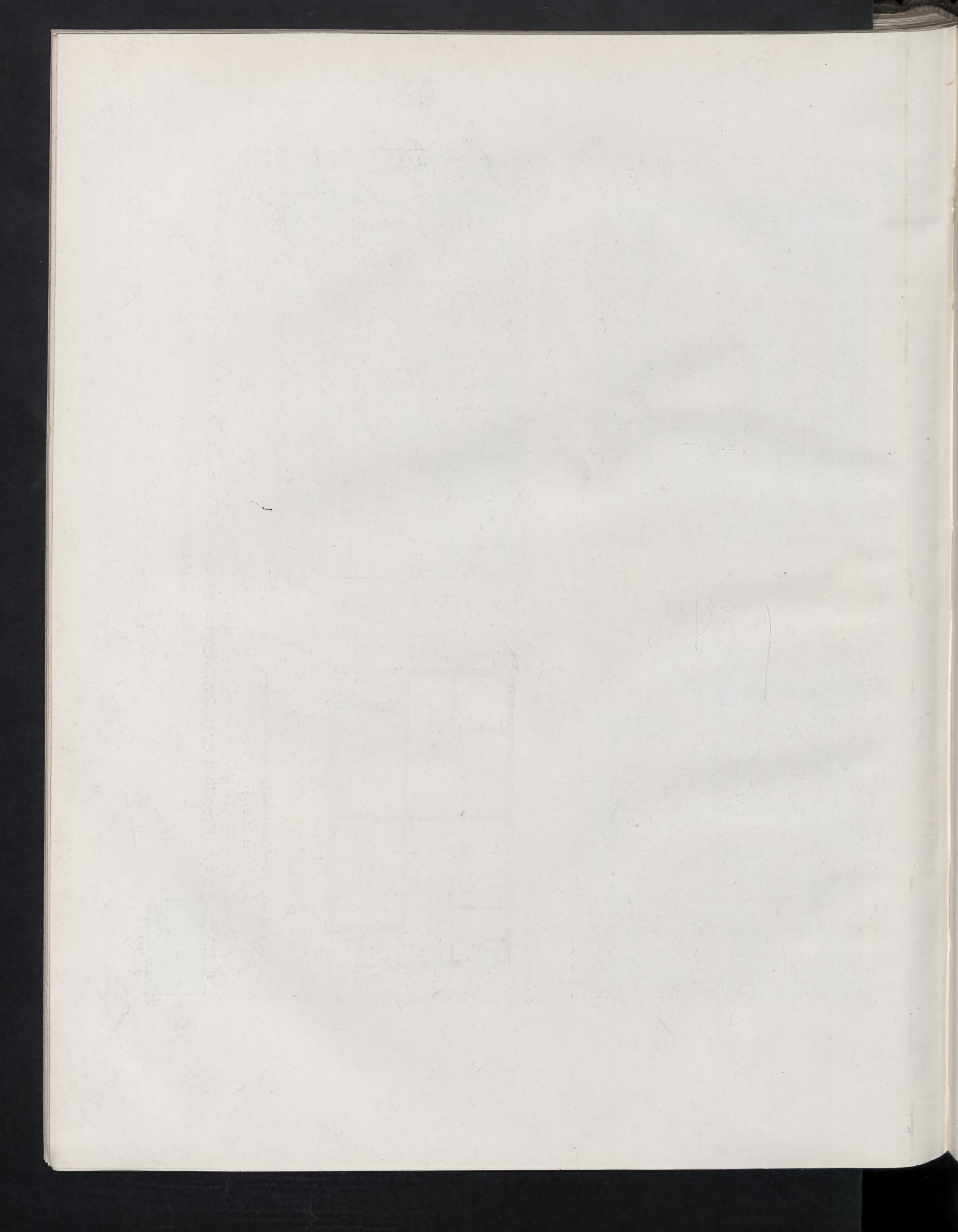




Doppelhaustypen der Bergwerksgesellschaft Hermann m. b. H. bei Bork, Kreis Lüdinghausen.

Jahrgang XII
DER STÄDTEBAU
1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Neuer Vorschlag zum Erweiterungsbau des Rathauses in Potsdam.

Architekt Max Heinrich, Berlin-Friedenau.

Jahrgang XII



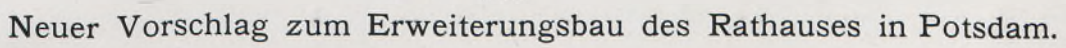
1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Des Vergleiches halber verkehrt gestellt.

·RATHAUS POTSDAM

FÜR·DEN·NEUBAU·EINES·RAT-·HAUSES·DER·RESIDENZSTADT·POTSDAM···LAGEPLAN·



Neuer Vorschlag zum Erweiterungsbau des Rathauses in Potsdam.

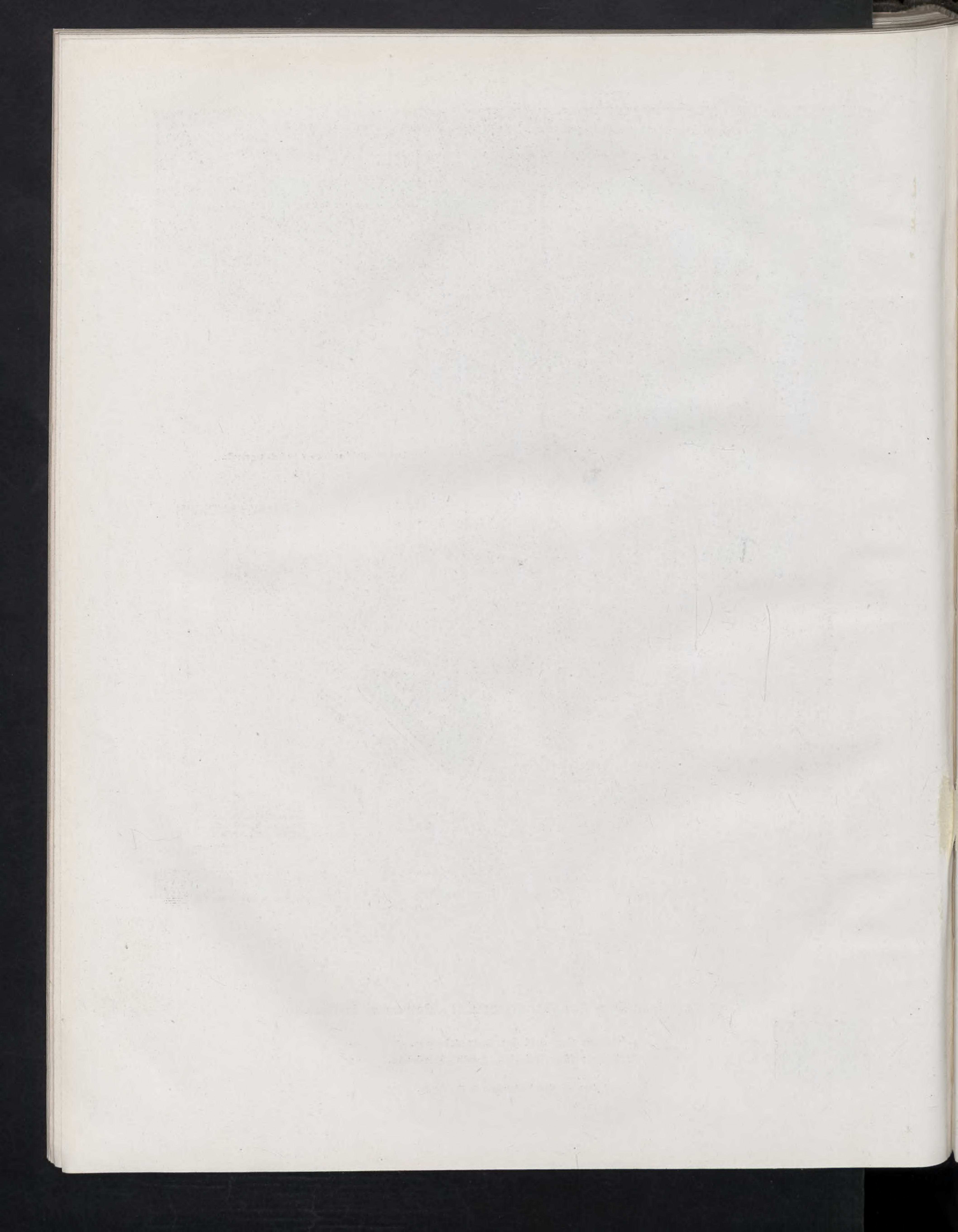
Oben: Grundriß des Erdgeschosses.
Architekt: Max Heinrich, Berlin-Friedenau.

Jahrgang XII



1915

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin,



Lageplan
über die geplante Gestaltung der Umgebung des Schwabentors.

Erläuterung

Die nicht eingeklammerten Zahlen bedeuten die jetzigen Höhen

Die eingeklammerten Zahlen bedeuten die bisher in Aussicht genommenen Höhen.

Schlossberg - Strasse

Convict - Strasse

Terasse

1:8 Steigung

Schwabentor - Strasse

Schwabentorplatz

Oberlinden

Gerberau

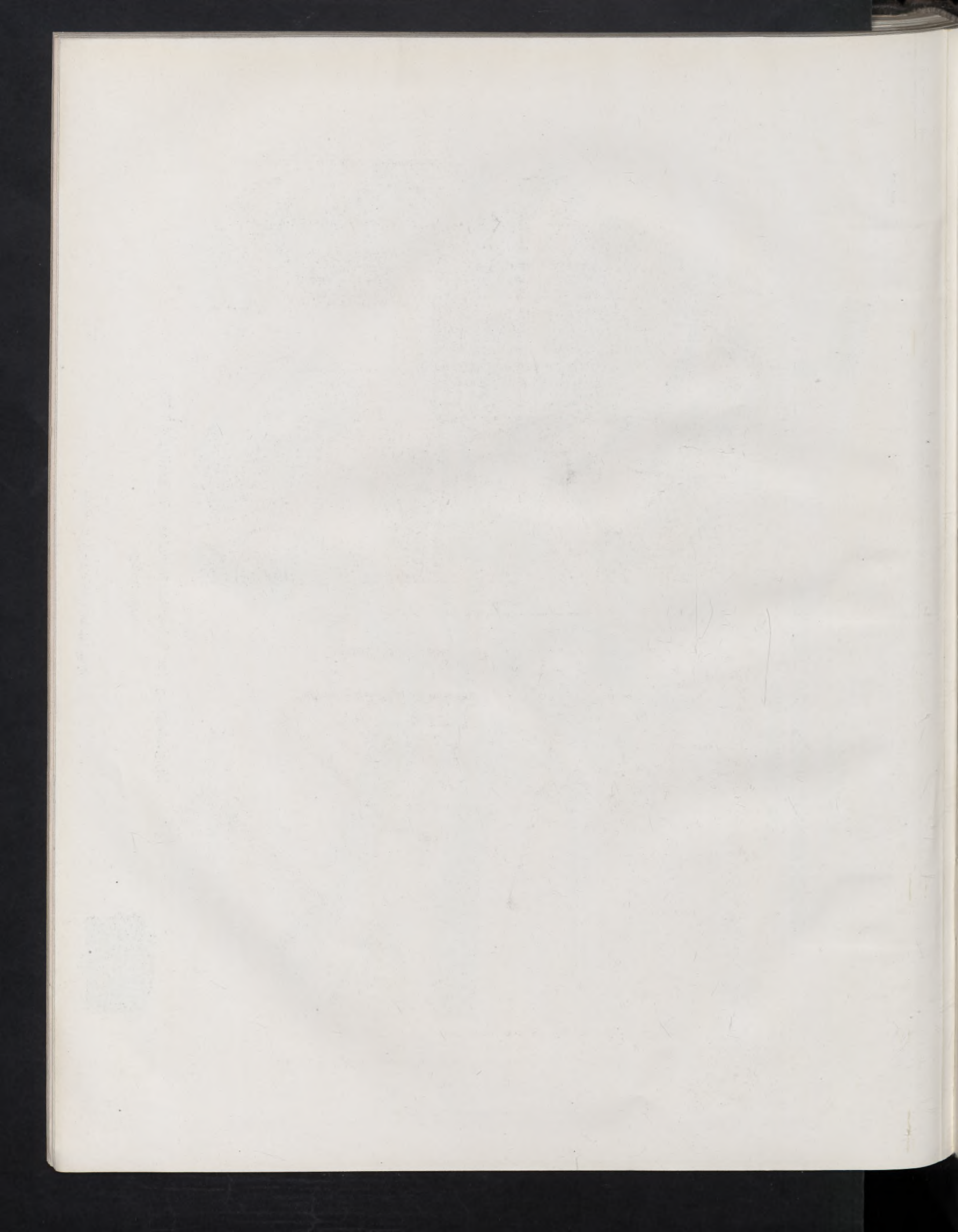
Maßstab

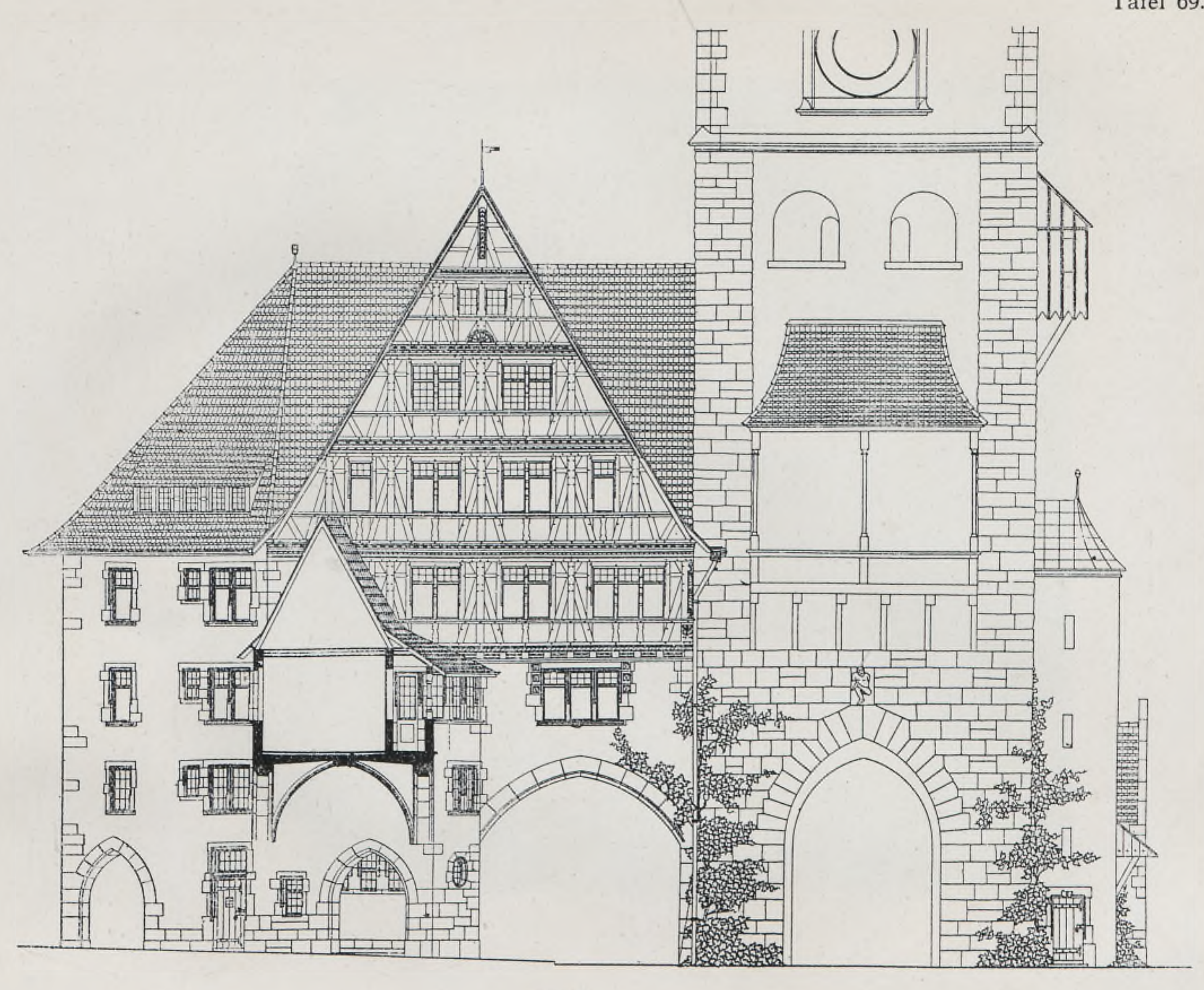
Umgestaltung der Schwabentoranlage in Freiburg i. Br.

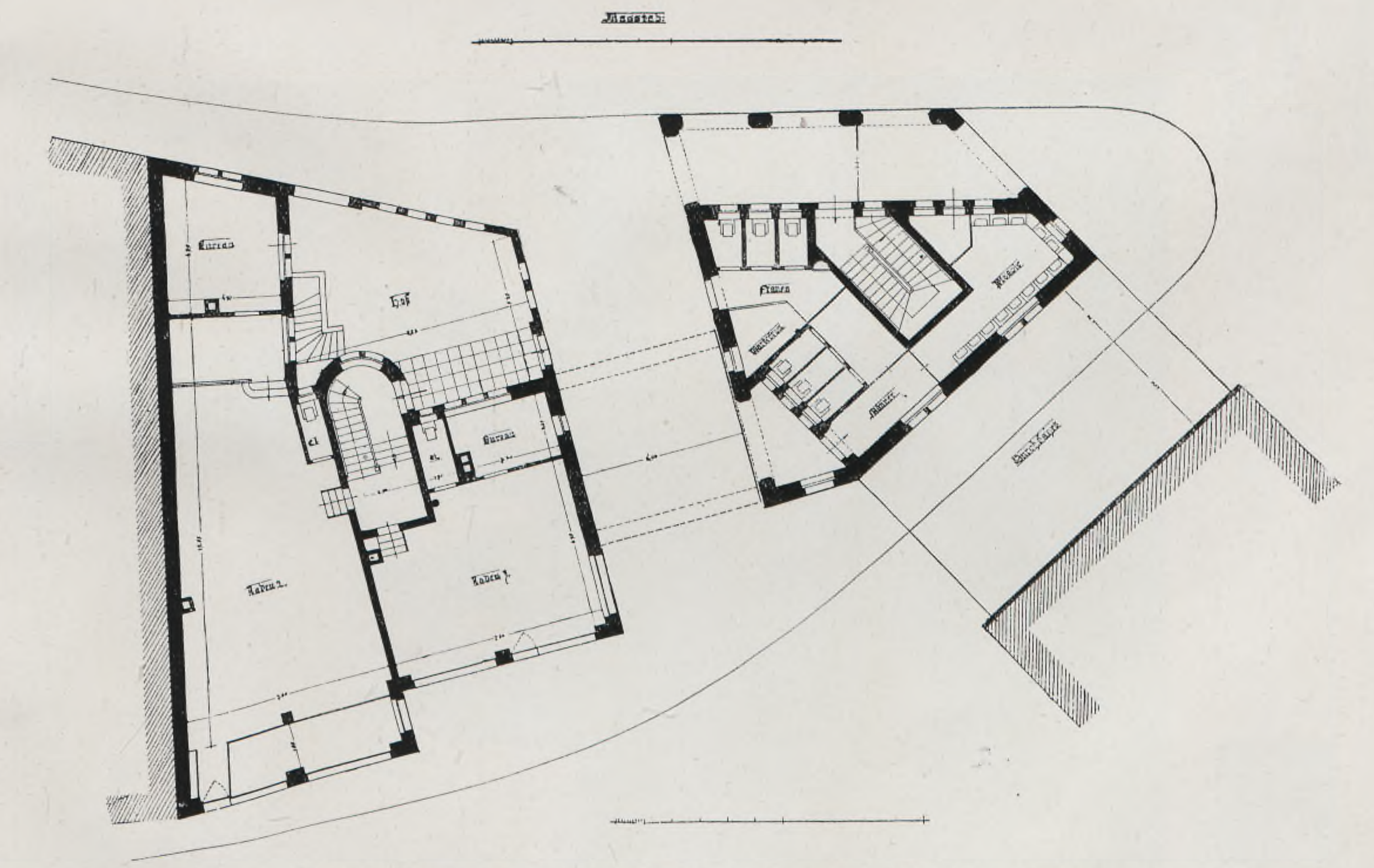
Gesamtanlage.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.









Jahrgang XII

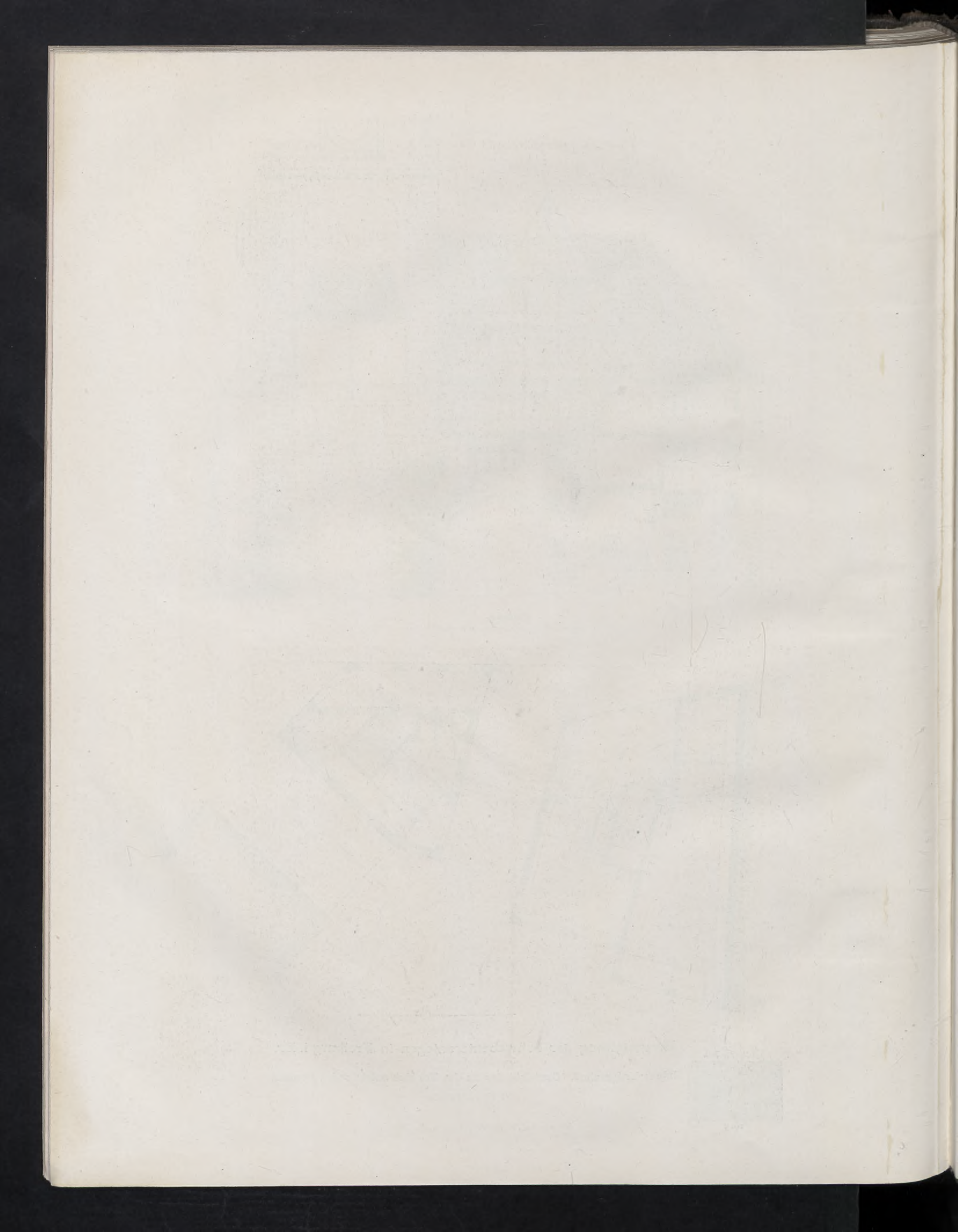


1915

Umgestaltung der Schwabentoranlagen in Freiburg i. Br.

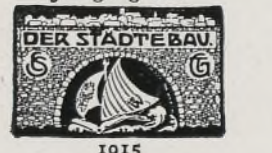
Unten: Erdgeschoß. Grundriß des an das Tor sich anlehnenden Neubaus mit Durchfahrt.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

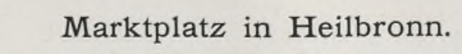




Jahrgang XII



1915



Marktplatz in Heilbronn.

Naturaufnahme.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

